

ALBERT SARRAUT
MINISTRE DES COLONIES

# LA MISE EN VALEUR DES COLONIES FRANÇAISES

AVEC QUINZE CARTES EN NOIR ET EN COULEURS





PAYOT, PARIS
106, BOULEVARD ST-GERMAIN

1923

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE :

*94 exemplaires de luxe sur papier pur fil Lafuma,*
*numérotés de 1 à 94,*
*non mis dans le commerce.*

A ANDRÉ TOUZET

Gouverneur des Colonies.

*Mon cher ami,*

*Laissez-moi, sur ce livre, inscrire votre nom auprès du mien. Si cette œuvre a quelque valeur, partageons-en fraternellement le mérite. Car nous l'avons préparée ensemble, et ensemble nous l'avons édifiée. Tandis que j'en ordonnais le plan et la structure, votre zèle lucide en assemblait les matériaux. Votre pensée fidèle a collaboré avec la mienne, de la première à la dernière page de ce livre, et les feuilles de son manuscrit ont mêlé nos écritures, comme l'amitié, depuis quinze ans, a mêlé la trame de nos destins.*

*Je vous dédie notre œuvre commune, en gratitude de l'ardent labeur dont votre affection sûre et profonde a sans cesse accompagné ma tâche. Sous les cieux nostalgiques de cette France d'Asie, où votre effort seconda le mien, nous avons conçu, pour la gloire et la fortune de la France, la robuste mise en valeur de sa fortune coloniale. Puissions-nous, par cet ouvrage, en avoir accéléré les étapes ! C'est, pour ma part, la seule ambition dont je souhaite couronner ma vie avant d'aller, colon modeste, donner mon dernier labeur aux soins heureux du « ranch » que je rêve, là-bas, devant le Pacifique, parmi les savanes qu'embaume le parfum divin du tiampa...*

*A. S.*

# TABLE DES MATIÈRES



## LIVRE PREMIER

**Les raisons et les conditions de la mise en valeur.**

## LIVRE DEUXIÈME

### Programme général de mise en valeur.

## ANNEXES



## CARTES

# AVANT-PROPOS

Ce livre paraît au moment où l'Exposition Coloniale de Marseille, après avoir pendant six mois ébloui de sa féerie les rivages méditerranéens, va fermer ses portes et disperser les magnificences éphémères du décor dans lequel s'inscrivait l'affirmation la plus haute peut-être du génie civilisateur de notre race.

Certes, de cette manifestation le succès aura été éclatant. Un grand nombre de Français ont désiré connaître l'enseignement politique et la leçon de choses que, tout ensemble, elle proposait à leur méditation. Et chacun des visiteurs, quelque direction que la vie ait imprimée à son activité sociale, qu'il fût commerçant, industriel, ouvrier, philosophe, savant, écrivain, artiste, est revenu émerveillé des révélations insoupçonnées de ce Nouveau-Monde français, acquis par la persévérance de la Patrie, pacifié par sa justice, fertilisé par sa science, et tout entier empressé, à travers l'étendue d'un immense domaine, au labeur de fécondité qui multiplie à la fois sa richesse humaine et sa fortune matérielle.

Mais, à côté de ceux qui « sont allés voir », combien d'autres qui, pouvant le faire, n'ont point accordé à cette œuvre nationale l'intérêt et l'attention dont l'étranger lui-même, par la foule de ses représentants, lui a porté l'encouragement et l'hommage ! Sans doute ont-ils pensé que Marseille était bien loin. Et puis, vraiment, une Exposition « Coloniale » !...

Je consigne le fait pour sa valeur de symbole. Il confirme parmi nous la survivance tenace d'un vieil esprit casanier, générateur de cette paresse de geste ou d'esprit qui, en matière de colonisation, s'est longtemps satisfaite de la définition que M. Lucien Hubert rappelait naguère, avec humour, à la tribune du Sénat : « Les colonies, c'est quelque chose de très loin, là-bas, en plein soleil. »

État d'âme qui fut, à coup sûr, le plus dur obstacle dressé devant l'admirable aventure de notre *Geste* coloniale. La France a acquis pour ainsi dire sans s'en douter son merveilleux empire d'outre-mer. Mieux encore, elle l'a eu malgré elle. L'aversion qu'on lui avait inspirée de l'expédition lointaine était telle qu'il a fallu en quelque sorte la mettre en face du fait accompli. La création, la constitution progressive de son domaine d'outre-mer n'a pas été pour elle, comme pour d'autres nations, l'Angleterre par

exemple, le résultat d'un élan national épaulant et stimulant l'action gouvernementale dans la poursuite d'un plan prémédité, d'une politique logiquement et mûrement délibérée. Elle a été le fait, et elle reste l'honneur, d'initiatives individuelles, émanées de quelques hommes d'Etat, de quelques chefs militaires qui ont agi autant dire isolément, dissimulant presque leur but et leurs desseins, jusqu'au jour où ils ont pu dire à la France en lui montrant le grand œuvre accompli : « Voilà ! »

Un tel fait prend forme de paradoxe dans un pays dont l'histoire accuse nettement des tendances toutes différentes : car quelle nation était donc, mieux que la nôtre, préparée par son passé à s'associer au mouvement qui, vers la fin du XIXe siècle, a soudain emporté les nations européennes vers l'occupation des terres « exotiques » pour y ouvrir l'ère de la grande colonisation ? Comment la France eût-elle pu demeurer étrangère à un phénomène de cette sorte, alors que l'expansion extérieure reste si traditionnellement française, ayant ses racines dans le tréfonds de son passé, dans l'œuvre des Richelieu et des Colbert, dans l'odyssée et l'iliade de ses explorateurs et de ses capitaines, de ses Montcalm et de ses Dupleix, dans cet instinct vigoureux qui, d'époque en époque, se réveille en elle pour la pousser sur les routes jadis ouvertes par le périple des aïeux ?

Mais l'audacieuse aventure qu'au lendemain du désastre de 1870 une anticipation de génie préparait chez nous, avant le lever de l'aube, pour les lendemains nationaux, se heurtait âprement à la force des préjugés et des sophismes, dont l'effort de dénigrement, au regard de l'opinion publique, trouvait au surplus un secours inattendu dans les querelles dérisoires trop souvent portées à la tribune du Parlement par l'aigre conflit des passions déchaînées sur les forums coloniaux. Sans parler encore de la complaisance avec laquelle tels maniaques chercheurs de tares, dont l'espèce n'a point disparu, s'évertuaient en toute occasion à grossir aux proportions d'un scandale le moindre incident surgi dans nos possessions d'outre-mer.

Heureusement pour la France, tandis que les pessimistes ratiocinaient, abusant la crédulité des foules, les hommes d'action travaillaient, et bâtissaient en blocs robustes la puissance coloniale française.

Il a fallu la grande commotion de la dernière guerre pour secouer devant la réalité coloniale l'atonie du sentiment public. Les yeux se sont ouverts. De ces terres lointaines, ils ont vu venir les grands vaisseaux apportant, à pleines carènes, près d'un million de combattants et de travailleurs indigènes et les ressources de toute sorte que les colonies filiales tendaient à leur Patrie au combat. Dès

lors, l'opinion publique a pressenti, entrevu, deviné la vitalité et la richesse coloniales, et discerné la valeur des garanties qu'elles représentaient pour l'avenir français. L'idée, l'image, peu à peu s'est précisée dans les esprits d'une entité nouvelle où la Patrie continentale et les Frances d'outre-mer, sinon confondues, du moins étroitement solidarisées, composeraient la force réelle d'une plus grande France appuyant sa sécurité non plus sur 40 millions, mais sur 100 millions d'êtres humains, et pouvant demander toutes les nourritures de sa vie à l'ensemble d'un domaine vingt fois grand comme la Patrie maternelle.

Sous la poussée d'une telle conception, la cloison étanche a éclaté où s'enfermait la « spécialité » coloniale; la politique coloniale a cessé d'être le monopole de quelques techniciens; elle s'extériorise et se diffuse; elle devient une idée nationale, créatrice d'un état d'esprit nouveau qui discerne plus clairement l'inéluctable incorporation à la vie française de cette immense vie coloniale, avec tous ses apports et toutes ses alluvions, selon un mouvement d'intégration de plus en plus marqué qui amplifie l'existence de la Patrie et l'enrichit de toutes les forces neuves que les Frances d'outre-mer versent désormais dans sa circulation artérielle.

Cette incorporation, en effet, tout l'exprime et la justifie.

Elle s'accomplit d'abord dans le domaine essentiel, celui de la défense nationale. Hier, la France a eu besoin, pour le combat, des contingents coloniaux. Elle en aura besoin demain pour reforger son instrument militaire. Sa sécurité est désormais tributaire de ses colonies. La Chambre des Députés n'a pu voter la réduction du service à dix-huit mois qu'en escomptant les contributions d'un recrutement indigène progressivement accru.

Même incorporation nécessaire dans le domaine économique. La France, qui connaît les périls de sa situation financière, peut-elle espérer l'améliorer si elle se condamne à rester sous la dépendance de l'étranger pour l'acquisition des matières premières, denrées ou marchandises qui sont l'aliment de sa vie industrielle et commerciale? Or, nos colonies produisent ou peuvent fournir les cotons, les laines, les soies, les caoutchoucs, les bois, les matières grasses, les minéraux que, par milliards de francs, le marché français demande chaque année aux entrepôts étrangers. Nos territoires d'outre-mer regorgent de ressources qu'il ne tient qu'à nous d'utiliser avec méthode, en accroissant les rendements actuels. Sait-on que, dans l'état présent de son développement, le domaine extérieur de la France brasse un mouvement d'affaires dont la valeur totale dépasse 12 milliards de francs? Beau chiffre, certes, mais qui semblera faible lorsque, dans quelques années, si nous savons vouloir, le rendement colonial aura été triplé par l'exécution du

2

grand outillage économique dont ce livre soumet au public le plan d'ensemble et le programme.

Mais il y a mieux encore. Et voici que l'incorporation de l'action coloniale à la vie nationale apparaît désormais comme la préface et la préparation du rôle essentiel que la France peut et doit jouer dans la solution des graves problèmes que l'évolution de l'humanité imposera demain aux préoccupations du monde.

Ces problèmes, auxquels l'opinion publique n'est point encore assez attentive, peuvent être mieux pressentis dans leur ampleur et leur gravité par ceux qui, du haut des observatoires dont les colonies jalonnent le vaste univers, suivent de près les mouvements qui agitent les multitudes humaines ; et leur méditation s'est fixée sur tels frémissements profonds qui parcourant, en ondes insensiblement élargies, l'immense flot des races de couleur, marquent le réveil nouveau d'aspirations qui ne seraient point sans danger pour la civilisation européenne, le jour où elles coaliseraient encore les vieux fanatismes, les nationalismes ou les mysticismes contre les lumières venues de l'Occident.

Débordant le cadre de la vieille Europe, dont les conflits ou les jeux d'équilibre ont, dans le cours des siècles, concentré et absorbé l'activité politique de la planète et dominé l'action des autres races, la clairvoyance des hommes qui scrutent profondément la face voilée de l'avenir a commencé de conjecturer que les destinées du monde ne se joueront pas éternellement sur ce théâtre restreint et que le vaste mouvement de l'univers doit fatalement s'incorporer, pour le transformer à son tour, au rythme que la vie européenne lui a jusqu'ici imprimé. L'impulsion de civilisation sortie du foyer européen a préparé les voies à une sorte d'unité de la vie universelle. Les distances immenses qui, séparant les races dissemblables, constituaient pour les unes et les autres une sorte de zone protectrice ou de garantie réciproque sont virtuellement supprimées par le développement rapide des communications. Les peuples se sont rapprochés. Ils l'ont fait sur le terrain économique. Ils l'ont fait — chose plus remarquable — sur le terrain moral et politique. Les Alliés, dans la dernière guerre, ont appelé à leurs côtés, pour la défense du droit et de la civilisation, les hommes de couleur, les fils de la race jaune, de la race brune, de la race noire. Contact grave, dont il faut savoir mesurer les conséquences.

Comment s'exprimera, et avec quels gestes, la pétition de ces races, demandant à intervenir au règlement des rythmes selon lesquels s'agencera la vie universelle, dans le respect des nationalités et le souci des droits de chacune à son plein épanouissement ? L'obligation des hommes conscients des évolutions de l'espèce humaine est de prévoir de ce côté toutes les conjonctures de l'ave-

nir et de s'y préparer. La France doit envisager ses devoirs non seulement vis-à-vis d'elle-même, mais vis-à-vis de l'Europe et de l'univers ; et je crois ardemment que son génie bienfaisant peut exercer sur la paix du monde et le progrès humain une influence décisive, par l'effet des hautes et généreuses disciplines morales qui composent sa tradition d'altruisme.

C'est avec elles, en effet, qu'elle a créé la confiance et l'ordre parmi les races indigènes qu'elle gouverne. Ce qui caractérise, à cet égard, sa politique coloniale et lui confère une physionomie propre, c'est son sens d'humanité ; elle procède essentiellement de la grande idée de la solidarité humaine. La France a répudié dès longtemps la conception brutale du vieux pacte colonial qui basait sur l'éternelle inégalité des races et sur le droit du plus fort l'opération d'emprise uniquement conçue pour l'intérêt du conquérant. Le seul droit qu'elle veuille connaître, c'est le droit du fort à protéger le plus faible. La France qui colonise ne travaille pas que pour elle ; son avantage se confond avec l'avantage du monde ; son labeur doit, autant qu'à elle-même, profiter aux colonies dont elle assure l'accroissement économique et le développement humain. Ainsi l'opération coloniale française, conçue pour le bien des deux parties, n'est-elle plus spoliation d'une race par une autre, mais bien association, suivant la formule heureuse qui est devenue la devise de notre politique coloniale.

Les résultats favorables d'une telle politique, s'ils s'affirment dans nos colonies par les progrès de tout ordre que la leçon de Marseille a mis en lumière, s'attestent peut-être plus fortement encore par le calme et la paix admirables qui ne cessent de régner dans notre domaine d'outre-mer. Et alors que tant de légendes ont couru sur nos erreurs coloniales, alors que tant d'autres encore, plus malveillantes et plus odieuses, essaient de nous donner figure d'impérialistes ne cherchant partout qu'à s'imposer par la force des armes, comment n'aurions-nous pas le droit de montrer au monde, avec fierté, ce domaine colonial où, mieux que les effectifs dérisoires de ses corps d'occupation, la confiance et la gratitude des populations indigènes assurent le respect de cette grande paix française dont les meilleurs instruments sont la justice et la bonté !

Ainsi, nous savons coloniser, contrairement à ce que trop longtemps nous avons pensé de nous-mêmes. Et le témoignage irrécusable nous en est venu, nous en vient encore, de toutes parts, de nos rivaux autant que de nos amis.

Mais alors, et connaissant ce dont nous sommes capables, quelle excuse pourrions-nous invoquer pour retarder l'heure où, travaillant à plein bras, nous aurons enfin suscité dans notre domaine colonial l'accroissement de force humaine et le développement

immense de richesse matérielle qui doivent cautionner l'avenir de notre pays ?

Il n'est que de vouloir cela pour le pouvoir. La France trop longtemps a méconnu cette vérité certaine. La mise en valeur de nos colonies a subi trop de lenteurs et trop d'atermoiements. L'heure est venue de l'action résolue, puissante, sans arrêt. La grande révélation de l'Exposition Coloniale ne peut désormais laisser inerte ou indifférent aucun Français soucieux des destins de son pays. Énergies, capitaux, volontés, bras et cerveaux, toutes ces forces actives doivent se diriger hardiment vers notre France coloniale pour parachever sa mise en valeur selon un plan méthodique et précis.

Ce plan est fait. Il a été soumis au Parlement dans un projet de loi dont ce livre reproduit les dispositions. C'est un programme de travail mûrement délibéré, qui substitue aux improvisations de naguère ou aux initiatives plus ou moins heureuses qui ont marqué dans le passé l'exploitation coloniale, un plan de campagne logique, fixant l'ordre et distribuant l'urgence des grands travaux et des œuvres sociales dont l'exécution, dans notre France d'outre-mer, doit imprimer une impulsion puissante au développement de ses richesses et aux étapes de sa civilisation morale. Il est temps, d'autre part, que par son exécution, nous prenions nos dispositions de défense contre la rivalité des concurrences étrangères, sinon même contre la manœuvre insidieuse de telles convoitises ennemies qui n'ont pas cessé d'espérer sur nous la reprise des avantages perdus.

J'entends bien l'objection. Un programme ne suffit pas. Il en faut un, à coup sûr, et avant toute hose, pour ne pas disperser l'effort, pour savoir où l'on va, pour assigner enfin aux gouvernements coloniaux la besogne précise à laquelle ils devront désormais appliquer un effort continu.

Mais cela fait, où trouver les moyens financiers nécessaires à l'exécution de ce programme?

Question délicate, mais qui n'est point insoluble.

Le coût d'exécution de ce programme n'a pas été expressément chiffré. J'en ai donné la raison dans l'exposé des motifs du projet de loi. Au moment où ce programme a été dressé, dans l'année 1920, les estimations de dépenses ne pouvaient être que des approximations sujettes à correction, en raison des fluctuations considérables qui n'ont cessé, parfois d'un semestre à l'autre, de modifier le prix de toutes choses. Ces prix seront sans doute profondément modifiés encore au jour précis où l'approbation des devis de chaque « travail » permettra de passer à la réalisation.

Quoiqu'il en soit, c'est à une dépense globale d'environ 3 milliards et demi que peut s'évaluer la dépense de ce programme, dont l'exécution devrait s'échelonner sur une période de dix à quinze

ans, si l'on veut rompre enfin avec le système détestable des « petits paquets » qui a cruellement retardé l'exploitation de nos colonies.

La somme, certes, paraît importante. Elle l'est moins, si l'on observe que, par exemple, la dépense envisagée pour le seul aménagement du Rhône doit dépasser 2 milliards.

Où trouver les crédits nécessaires ?

En 1920, au moment où le programme a été établi, les illusions que l'on nourrissait sur l'exécution des engagements de l'Allemagne et l'élasticité éventuelle de nos ressources budgétaires m'avaient conduit à envisager la création spéciale d'un organisme financier, le Crédit National des Colonies, calqué sur le modèle du Crédit National des régions libérées et qui, comme lui, devait faire appel à l'épargne publique, sous la garantie de l'État, pour en obtenir les ressources nécessaires à la mise en valeur des colonies. J'ai exposé devant le Sénat, au mois de février 1920, le mécanisme de l'opération et les résultats que je croyais pouvoir en espérer.

Nous sommes en 1922. Les illusions de 1920 n'ont pas duré. L'Allemagne ne paie pas. La France doit s'imposer elle-même, dans son budget de dépenses recouvrables, les charges auxquelles devaient faire face les contributions du vaincu. Le Crédit des Régions libérées et les emprunts de l'État continuent d'absorber à eux seuls les ressources de l'épargne nationale. Il n'y a pas encore place, sur le marché financier, pour l'opération envisagée en 1920. Il faut chercher ailleurs, sans s'attarder au geste stérile des regrets superflus, et en attendant des temps plus favorables pour la reprise du projet de Crédit colonial.

Alors, quels autres moyens? Ceux qui existent : les emprunts directs des colonies, les concessions à des entreprises privées, les subventions de l Etat.

Les deux premiers moyens s'associent déjà, dans certaines de nos possessions, pour la continuation de l'œuvre entreprise. Elles n'ont pas, en effet, attendu le vote du projet soumis au Parlement pour activer le développement de leur outillage économique. Les territoires extérieurs ressortissant du Ministère des Colonies poursuivent la tâche commencée, soit avec leurs ressources normales, soit avec les fonds demandés au crédit public. Contractés dès l'an dernier, l'emprunt de 167 millions de l'Afrique Occidentale, celui de 171 millions de l'Afrique Equatoriale fournissent en ce moment à ces deux grandes possessions les moyens de travailler. L'Indochine, en dehors des amples ressources de son budget ordinaire, dispose des 6 millions de piastres de l'emprunt couvert cette année dans la colonie même, et elle va réaliser les 40 millions formant la seconde tranche d'un emprunt antérieur. Madagascar a puisé dans sa caisse de réserve les millions permettant la continuation

de son réseau de voies ferrées. La Guadeloupe va consacrer 2 millions à son outillage. La Martinique vient de fixer à son tour son programme de réalisations. Et le Parlement sera saisi sous peu d'un projet qui, faisant appel à la solidarité coloniale, doit autoriser la généreuse Indochine à prêter, sur sa caisse de réserve, à nos Etablissements de l'Océanie les moyens de sortir de leur atonie et de conférer leur pleine valeur aux positions admirables qu'ils représentent pour la France sur l'Océan Pacifique, théâtre des grands mouvements économiques et politiques de demain.

Parler de subventions de l'État pour les grands travaux coloniaux semble à l'heure actuelle une gageure, encore que l'État français soit tout le premier intéressé à l'exécution d'un programme susceptible, par ses résultats immédiats, d'alléger la lourde rançon payée annuellement en devises étrangères aux marchés extérieurs. Mais la situation budgétaire de la France interdit, du moins pour le moment, l'espérance de ces subventions. Est-ce à dire que l'État ne puisse rien faire pour les colonies ? Le programme qu'il ne peut subventionner en argent, il peut le subventionner « en nature », en lui appliquant le bénéfice du système des prestations imposées à l'Allemagne. Les travaux prévus dans le domaine colonial comportent une dépense de 700 millions de francs environ en ce qui concerne le gros œuvre métallurgique, et spécialement le réseau des voies ferrées. Sur ce chiffre, une somme de 300 millions forme la part du « matériel fixe » dont la fourniture pourrait être demandée à l'Allemagne au compte des prestations en nature, le reste de la dépense intéressant le matériel roulant dont la commande serait réservée à l'industrie française.

A coup sûr, les trois moyens financiers que nous venons d'indiquer brièvement ne sauraient, même en s'additionnant dans chacune de nos colonies, procurer les crédits qu'il faudrait pouvoir affecter à dose massive, et dans le moindre délai, à l'exécution de notre outillage colonial.

Souhaitons donc l'aube rapide des jours prochains qui, plus propices à nos desseins, permettront de reprendre l'idée du « Crédit National » pour la mise en valeur puissante des colonies. Mais pour en mieux préparer le succès, parmi l'opinion publique dont la confiance demeure l'instrument essentiel des réalisations entrevues, ne nous lassons pas, dans l'effort de la tâche quotidienne, d'appeler ardemment l'attention de tous les Français sur le merveilleux patrimoine lointain où le génie réaliste à la fois et idéaliste de la race élève, pour la fortune et la gloire de la Patrie, la plus belle création d'humanité dont se puisse enorgueillir notre tradition nationale.

Albert Sarraut.

# INTRODUCTION

Le 12 avril 1921, nous avons déposé au nom du Gouvernement, sur la tribune de la Chambre des Députés, le texte et l'exposé circonstancié d'un projet de loi « portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises [1] ».

Ce projet, dont l'examen a été renvoyé à la Commission de l'Algérie, des colonies et des protectorats, propose à la ratification du Parlement un programme d'ensemble de grands travaux publics, d'outillage économique et d'œuvres sociales, dont la réalisation méthodique dans les diverses parties de notre domaine colonial français est de nature à imprimer une impulsion puissante tant au développement de ses richesses matérielles qu'à l'œuvre humaine de civilisation poursuivie par la France parmi ses sujets et protégés indigènes.

Il importe d'indiquer, dès l'abord, que les voies et moyens financiers susceptibles de permettre l'exécution de ce programme n'ont point été incorporés au texte de ce projet de loi. Pour des raisons qui seront exposées plus loin, il a paru judicieux de les envisager séparément et d'en faire l'objet de dispositions législatives distinctes que le Gouvernement soumettra ultérieurement aux délibérations du Parlement.

Sans préjuger, dès à présent, des diverses modalités financières, existantes ou nouvelles, qui peuvent être préférées ou associées pour l'accomplissement pratique de ce pro-

1. N° 2449. Chambre des Députés. Douzième législature. Sessions de 1921. Annexe au procès-verbal de la séance du 12 avril 1921. Publié au *J. O.*, du 19 juin 1921 et ss. *Doc. Parl.*, 1921, pp. 1574 à 1665.

gramme — emprunts des colonies, subventions de l'Etat, concessions à des entreprises privées, institution nationale d'un Crédit Colonial —, le projet de loi déposé par nous a pour dessein exclusif de proposer à l'homologation du Parlement, dont l'approbation lui conférera la plus haute garantie d'autorité et de stabilité, un plan général de la mise en valeur coloniale, embrassant les prévisions et le labeur d'une période d'assez longue durée — une quinzaine d'années environ — pour permettre l'action réglée et continue d'un effort de réalisations efficaces.

Un tel plan n'a jamais encore été dressé. On peut, dans une assez large mesure, l'expliquer par cette raison que la constitution de notre domaine colonial actuel est, dans l'histoire de notre pays, un fait relativement récent. Il date à peine d'une quarantaine d'années. C'est la Troisième République, en effet, qui après la guerre de 1870 a vraiment créé la puissance coloniale française, en ajoutant l'immense patrimoine, progressivement conquis, de nos grands établissements d'Afrique et d'Asie aux quelques possessions dispersées qui demeuraient, jusque-là, comme les témoins mélancoliques et fiers des magnifiques espérances coloniales des siècles passés.

Ces quarante ans d'efforts récents ont été surtout remplis par les obligations glorieuses et hardies d'une expansion qui, d'étape en étape, devait établir notre autorité sur la Tunisie, le Tonkin et l'Annam, le Congo, le Soudan, Madagascar, le Laos, la Côte-d'Ivoire, le Dahomey, l'Oubangui-Chari, le Tchad, enfin le Maroc. La conquête absorbait tous les soins, sinon toutes les ressources, que la France pouvait donner à son nouveau domaine extérieur.

Et cela explique, en partie du moins, que le développement économique et moral de nos diverses possessions, la production ou l'exploitation rationnelle de leurs richesses, l'accroissement de valeur humaine de leurs populations, en un mot l'organisation méthodique de toutes leurs facultés de rendement n'aient jusqu'à présent suscité, aussi bien pour l'ensemble du domaine colonial que pour chacun des grands

groupements géographiques qui le composent, l'établissement d'aucun programme intégral, mûrement élaboré, largement conçu, envisageant la tâche d'une période étendue, et capable de satisfaire les intérêts solidaires de la Mère-Patrie et de ses colonies.

Mais, il faut bien en convenir, cette explication n'est pas la seule. La naissance de notre force coloniale n'a pas eu, autour de son berceau, que des vœux et des sourires, et sa croissance s'est accomplie au milieu de beaucoup d'indifférence, d'ignorance ou d'hostilités. La confiance, longtemps, fut lésinée à cette haute entreprise, autant que les crédits, les efforts créateurs et les moyens d'action.

Quoi qu'il en soit, et sans revenir sur des controverses aujourd'hui périmées, le fait est que la mise en valeur des colonies, insuffisamment actionnée par la faveur de l'élan populaire ou la conviction des pouvoirs publics, a été le plus souvent laissée aux déterminations des initiatives locales et des conceptions individuelles. Celles-ci, sur bien des points, ont provoqué et obtenu de très remarquables résultats. Sur d'autres points, dans le geste étroit des plans dressés au jour le jour, elles n'ont abouti qu'à des improvisations hâtives ou à des commencements de créations ultérieurement abandonnées, suivant la précarité des moyens financiers ou l'instabilité des desseins des gouvernements locaux.

L'heure est venue de substituer à des directions isolées et incertaines une méthode d'action générale et précise. On le peut d'autant mieux que la période d'accroissement territorial est aujourd'hui close pour notre domaine d'outre-mer. Allégé désormais des obligations de la conquête, le labeur français aux colonies peut maintenant se consacrer tout entier à l'organisation du plein rendement de son patrimoine. L'intérêt souverain de la France, en effort de relèvement après une guerre où son héroïsme a sauvé le destin de ses colonies, est aujourd'hui d'accord avec les intérêts de chaque possession coloniale pour dégager avec sûreté les plans directeurs, les principes dominants, *l'unité des vues* qui doivent guider et ordonner, dans l'ensemble, la tâche de mise

en valeur, discipliner sous une règle supérieure le multiple travail de tous ses ouvriers, et faire succéder le commandement unique d'une volonté continue, celle de la Nation, aux incertitudes ou aux saccades qui ont marqué, dans notre domaine d'outre-mer, le processus déjà lointain de son exploitation.

Tel est l'objet précis du projet de loi dont on va trouver ici les dispositions. Le programme de mise en valeur qu'il apporte, reprenant les données essentielles d'un plan d'outillage économique dressé en 1918, sous la direction de M. le ministre Henry Simon, condense les conclusions d'études prolongées, précise en l'élargissant le contour définitif d'esquisses longtemps reprises, et trace enfin d'un trait net l'épure des travaux qu'attend le chantier colonial. Issu de cette idée fondamentale que « l'aide à la France » est à la fois le devoir et l'intérêt de ses colonies, il envisage l'effort général, logiquement coordonné dans ses parties, qui peut fournir à bref délai le maximum de résultats utiles. Divisant le travail créateur et producteur entre les diverses colonies selon les facultés respectives de leur participation au relèvement national, il distribue et assigne à leurs gouvernements locaux, après les avoir entendus, la besogne à laquelle ils devront d'urgence, sous le contrôle du Parlement et du Gouvernement, appliquer un effort méthodique, permanent et résolu.

Ce programme d'action sera leur guide ; mais il sera aussi leur règle ; le Gouvernement a voulu lui donner la force de la loi pour assurer dans l'avenir, dans la discipline tracée aux exécutants, la ferme certitude d'une fidèle exécution.

*
* *

La conception et l'établissement d'un tel programme apparaissent comme un des premiers devoirs du Gouvernement au lendemain des grandes épreuves que notre pays a terminées dans la victoire.

Pour réparer en effet les ruines et les ravages causés par

l'agression ennemie, l'immense effort de redressement économique et financier qui s'impose à la France réclame, avec le labeur acharné de tous ses fils, la pleine utilisation de toutes les ressources du territoire national. Parmi ces ressources, celles offertes par le domaine colonial français composent un ensemble de richesses où la mère-patrie peut puiser des moyens en quelque sorte illimités de force industrielle et commerciale. Leur exploitation est déjà robustement entreprise. Mais, pour répondre aux besoins nouveaux du pays, l'œuvre commencée doit être maintenant poursuivie avec plus d'énergie que jamais, selon un dessein de production intensive qui amplifie les résultats antérieurs par l'aide de méthodes nouvelles, animées d'un esprit plus réaliste et conduisant à une action plus rapide.

A cet égard, aujourd'hui comme après les jours sombres de 1871, c'est la même obligation qui commande au Gouvernement français de réparer les pertes matérielles énormes de la guerre par le vigoureux épanouissement des facultés et des énergies créatrices de la nation.

En 1871, au lendemain de la défaite, la France vaincue et abandonnée de tous se remettait, toute seule, courageusement au travail, avec la volonté tenace de restaurer sa situation dans le monde, et de rétablir, avec sa puissance politique, sa prospérité économique. Malgré le poids écrasant des dettes de la guerre, malgré le paiement à l'Allemagne d'une indemnité de cinq milliards de francs par laquelle le vainqueur avait cru achever de nous ruiner, en dépit d'une situation financière obérée, le Gouvernement de la République entreprenait sans délai la renaissance économique de la Patrie et traçait dans ce but le plan d'un vaste programme de travaux publics. Sous la vive impulsion donnée par M. de Freycinet, le réseau des chemins de fer de l'Etat fut constitué, les besoins des ports déterminés, nos voies navigables et nos voies ferrées réorganisées ; quatre milliards de dépenses, chiffre considérable pour cette époque, étaient engagés.

Les jours présents contrastent heureusement avec ceux que vécurent les fondateurs de la République ; car c'est dans la

haute fierté des lendemains de victoire que la France s'est remise au travail. Mais l'heure actuelle présente cependant avec le passé des ressemblances qui eussent jadis semblé paradoxales ; les ruines à relever, après un triomphe chèrement acquis dans une commotion qui a bouleversé le monde, sont beaucoup plus graves que celles qui ont suivi la défaite de 1871. Elles sont immenses, et leur spectacle provoquerait l'abattement et le découragement chez tout autre peuple que le nôtre, dans lequel quatre années de durs combats ont fortifié l'esprit de résistance, la volonté, la persévérance et la confiance en soi. Nous avons fait sans succès les plus grands efforts afin de maintenir, durant la période de reconstruction qui a suivi l'armistice, les accords interalliés qui établissaient une coopération et une entr'aide pour la fourniture des matières premières. La France, qui a le plus souffert de la guerre, se trouve pâtir encore de l'infériorité où la placent les sacrifices qu'elle a consentis et se voit forcée de préparer son relèvement économique dans des conditions inégales avec ses concurrents.

Déjà, elle s'est mise vaillamment à l'œuvre sans attendre les justes réparations qu'elle saura d'ailleurs exiger résolument d'un ennemi vaincu, à qui ne sert point l'exemple de loyauté que nous lui avons donné. Pour assurer son propre salut et préparer ses lendemains de prospérité, elle doit tracer d'urgence les desseins des tâches fécondes de réalisation. Un travail gigantesque de reconstruction nationale et d'accroissement économique doit être fait, suivant un plan soigneusement établi. Ce plan intéresse d'abord la métropole ; mais il ne sera pas limité, comme il y a quarante-cinq ans, à la seule France continentale.

Après la guerre franco-allemande de 1870-1871, notre Patrie ne pouvait puiser qu'en son propre sein des forces de résurrection. Elle trouve aujourd'hui, pour l'aider dans son effort, affectueusement pressées autour d'elle, toutes ses colonies jeunes et vivantes que la République a fondées sur toutes les mers du globe et qui, après lui avoir donné pendant la paix les moissons de gloire et la foi ardente dans son

destin, lui ont fourni aux heures tragiques où la fortune semblait la trahir, des hommes, de l'argent, des richesses, jusqu'à l'extrême limite de leurs forces. Il faut maintenant mettre ces colonies à même de fournir au redressement de la Patrie les ressources considérables de tout ordre dont elles peuvent disposer.

L'intérêt primordial de la nation suffirait seul à justifier l'effort intensif nécessaire à leur mise en valeur. Mais il importe de souligner ici l'accord de cet intérêt avec les devoirs impérieux que désormais nous trace la position *nouvelle* de la question coloniale dans la politique mondiale.

C'est un fait dont l'importance, négligée peut-être de beaucoup d'esprits, suggérait récemment à M. Jean Morel, rapporteur du budget des Colonies au Sénat, ces paroles, dignes de méditation : « *Les questions coloniales cessent d'appartenir à la politique purement nationale.* Les vieilles nations ont toutes les yeux tournés vers les terres nouvelles. »

Observation profonde qu'il faut retenir. Un contrôle international nouveau fixe aujourd'hui sur le *fait colonial* des regards autrement vigilants que jadis. Dans cette sollicitude soudaine, un altruisme généreux a sans doute sa part : il a inspiré la théorie du « mandat » dans l'article 22 du traité de Versailles, et les conventions contre l'esclavage, l'alcoolisme, l'opiomanie, les fléaux des races indigènes. Mais il y a autre chose aussi, dans les desseins de ce contrôle : il y a l'expression d'un intérêt économique universel qui, stimulé par les besoins grandissants du monde en matières premières, se tourne vers les vierges territoires où reposent d'immenses ressources inutilisées et attend que les maîtres de ces domaines livrent enfin ces richesses à la circulation mondiale [1]. La validité de la possession coloniale n'est certes

1. A une question que lui posait le correspondant à Washington de la *Gazette de Voss*, le sénateur américain France répondait : « Il faut trouver le moyen d'écarter les effets destructeurs des dettes internationales. On pourrait éteindre les dettes des puissances alliées envers les Etats-Unis en remettant à ceux-ci les anciennes colonies allemandes en Afrique qui ont été attribuées à l'Entente. De plus, il faudrait se mettre d'accord pour élaborer un plan en vue d'organiser une « communauté internationale africaine

point contestée à leurs possédants, non plus que le privilège légitime acquis par leurs sacrifices sur l'exploitation et les fruits du domaine. Mais leur droit peut-il aller jusqu'à laisser éternellement en friche des sols dont la fertilité promet aux besoins humains tant de précieuses et nécessaires nourritures ?...

*
* *

La question de la répartition des matières premières a été posée d'une façon retentissante au Conseil de la Société des Nations à Bruxelles en 1920. M. Tittoni, dénonçant avec vivacité le privilège des Etats détenteurs des matières premières, les accusait de profiter de la misère des autres [1] :

« Si la Société des Nations veut vraiment atteindre le noble but qu'elle se propose et faire régner la paix et la justice dans l'univers, elle doit s'efforcer de réduire autant que possible l'inégalité entre les nations.

« La Société des Nations veut assurer à tous les Etats, même les plus petits et les plus faibles, une situation de droit basée sur l'égalité complète. Mais la place importante que les questions économiques ont conquise dans le monde rend inutile l'égalité, si elle ne s'étend pas aussi à ce genre de problèmes et si elle reste dans la limite des questions juridiques et politiques. La dépendance économique d'un

de reconstruction » (eine aufbauende internationale afrikanische Arbeitsgemeinschaft). « L'exécution de ce projet allégerait le fardeau supporté par la France et l'Angleterre, et ces puissances seraient alors à même de consentir une réduction des charges de guerre de l'Allemagne qui pèsent d'une façon si néfaste sur l'économie internationale. » Le sénateur France pensait qu'avec le rétablissement d'un ordre de chose normal en Russie, l'Europe se relèverait rapidement et il ajoutait : « Il en sera de même du reste du monde si en même temps les dettes des puissances alliées sont payées de la manière que j'ai proposée, c'est-à-dire en instituant un organisme international pour l'exploitation des ressources encore inutilisées en Afrique (« nämlich mit einem wirklichem Aufbau einer internationalen Korporation für die Nutzbarmachung der bisher noch unentwickelten afrikanischen Hilfsquellen »). (*Vossische Zeitung* du 15 avril 1922, p. 1). On ne saurait trop méditer ces paroles.

1. Rapport présenté au Conseil de la Société des Nations à Bruxelles en 1920, publié par la *Revue de Genève*, n° 5, novembre 1920, p. 664 à 667.

Etat par rapport aux autres s'oppose à son indépendance politique. L'une ne peut pas subsister sans l'autre.

« Certes, il est matériellement impossible de supprimer toutes les inégalités. Des relations prolongées entre les peuples pourront amoindrir les différences qui viennent du caractère, des mœurs, du degré d'instruction, d'éducation, de progrès, d'expérience politique. Il n'y a pas de doute qu'à cet égard un nivellement s'opère lentement, mais graduellement, dans le monde. Mais il y a des différences géographiques et physiques qui sont et resteront irréductibles.

« Le lieu d'origine des matières premières ne peut évidemment être changé; les minéraux sont là où la nature les a placés, quand les continents ont surgi du fond des mers; et les végétaux se trouvent là où le climat et le sol leur permettent de prospérer. Mais ce caprice de la nature, mère pou certaines régions, marâtre pour d'autres, constitue une grande injustice et une source intarissable et empoisonnée de dissensions, de troubles et de guerres. Les conditions favorables de climat et de fécondité dont jouit une contrée peuvent être annulées par le défaut de matières premières. En revanche, l'abondance des matières premières augmente pour ainsi dire le territoire et la population d'un État; une quantité de matières premières supérieure à ce qui est nécessaire au développement industriel d'un pays en augmente le commerce. D'ailleurs, pour certaines matières premières, leur valeur est surtout déterminée par la rareté, de sorte que le pays qui les détient ne profite pas de ses capacités ou de son travail, mais seulement de la pénurie des autres. Nous ne vivons pas sous un régime de libre concurrence où le travail intellectuel, le travail manuel et le capital disputent, en des conditions souvent uniformes, les raisons respectives de leurs profits, mais sous le régime d'un vrai monopole. Car les pays qui disposent des matières premières en règlent l'exportation et en élèvent les prix au maximum...

« Je me borne aujourd'hui à constater que la guerre, qui avait pour but de faire triompher la Justice partout, a eu pour résultat de créer dans le domaine économique des injus-

tices flagrantes et de mieux river les chaînes de l'oppression qu'on avait eu l'illusion de briser. Le protocole de la Conférence économique des alliés, à Paris, en 1916, contient la promesse entre alliés de s'ouvrir réciproquement leurs marchés ; l'article 23 du pacte de la Société des Nations promet à tous les Etats qui en feront partie un traitement commercial équitable. Quelle ironie amère découle de ces stipulations, si on les compare au régime actuel de monopole et de protectionnisme outrancier ! Jamais, entre les Etats, il n'y a eu tant d'entraves et de barrières commerciales.

« L'article 23 du pacte de la Société des Nations doit être une réalité et non une fiction.

« L'assemblée générale qui va se réunir prochainement doit en assurer l'application. Je conclus en demandant de lui proposer de nommer une commission qui présente des propositions concrètes de contrôle des matières premières, actuellement monopolisées par les Etats ou par les grands trusts internationaux, et d'assurer à tous les pays un traitement commercial équitable.

« Il serait très imprudent et très dangereux de mettre le monde en face de ce dilemme : ou l'exploitation par la monstrueuse coalition des capitalistes internationaux, ou les abominables aberrations du communisme et de l'anarchie. Pour l'honneur de l'humanité, pour la sauvegarde de la civilisation, il faut qu'il y ait autre chose, il faut la paix et la justice assurées et garanties à tous les peuples par la Société des Nations. »

Depuis le moment où M. Tittoni s'exprimait en ces termes, la situation économique s'est, en apparence, complètement retournée : l'offre surpasse presque partout la demande, donnant l'illusion que les ressources sont bien supérieures aux besoins. Il semble que la crise de la production est close et que l'on est revenu à la crise des débouchés du temps d'avant-guerre ; le problème des matières premières serait ainsi résolu et ne présenterait plus qu'un intérêt rétrospectif. C'est là une apparence dangereuse. La crise de sous-production persiste, mais elle est masquée par une crise de sous-consom-

mation due en grande partie à la politique monétaire étroite et au détachement égoïste des nations anglo-saxonnes qui détiennent dans le monde la plus grosse part des matières premières. La surabondance actuelle des matières est un phénomène apparent et temporaire qui disparaîtra dès la reprise de l'activité industrielle. La question, comme on le démontrera plus bas, reste entière [1].

Trente-quatre États d'Europe et d'ailleurs se sont réunis sans succès à la Conférence de Gênes pour établir un programme de reconstruction économique de l'Europe. S'il y a dans ce terme, si fréquemment répété, de « reconstruction » autre chose qu'une panacée pour endormir les souffrances des peuples victimes de la guerre, toute discussion à ce sujet doit comporter à sa base la solution de la question des matières premières, qui devient, par conséquent, un problème international, tout en demeurant une affaire d'intérêt national.

Une nation colonisatrice pourrait-elle donc dans ces conditions conserver d'immenses étendues de terres sans culture, des mines sans exploitation, des voies d'eau sans aménagement? Sa souveraineté économique n'est-elle point limitée par le droit de tous et l'utilité générale ?

Des nuages pourraient encore assombrir l'horizon des nations le jour où cette question serait âprement posée.

On n'aura pas à la poser à la France.

1. Voir *Supra*, p. 150 et ss.

---

LIVRE PREMIER

---

# LES RAISONS ET LES CONDITIONS DE LA MISE EN VALEUR

## CHAPITRE PREMIER

# L'EFFORT DE GUERRE DE LA FRANCE COLONIALE

L'holocauste effrayant de nos morts, le tableau toujours sombre de nos plus riches provinces dévastées, le cortège des douleurs dont nous souffrirons longtemps encore, toutes ces tristesses, dans les moments où notre effort de volonté essaie d'en détourner l'oppressante angoisse, soulignent, par l'effet du contraste, une des conséquences consolantes de l'épreuve que nous avons endurée : la grande guerre a eu l'avantage certain de révéler les colonies au public français.

On a souvent répété que jusqu'à 1914, les colonies n'étaient, pour beaucoup de nos concitoyens, qu'un terrain favorable au développement de notre gloire militaire, aux entreprises de chercheurs d'aventures, aux expériences généreuses de notre génie civilisateur. Leur valeur économique et politique était méconnue. Elles avaient été longtemps considérées comme la fantaisie coûteuse d'une grande nation. La légende persistait encore, à la veille de la guerre.

Lorsque, après l'agression de 1914, débarquèrent les premiers bataillons de troupes noires, bientôt suivis de bataillons asiatiques, antillais, malgaches, lorsque nos usines se peuplèrent d'ouvriers indochinois actifs et silencieux, lorsque nos ports et nos entrepôts s'emplirent des produits abondants de nos établissements d'outre-mer, lorsque les emprunts successifs de guerre enregistrèrent, par centaines

millions, les souscriptions françaises et indigènes de nos colonies, chacun aperçut soudain que le labeur jusqu'alors ignoré de nos soldats, de nos administrateurs et de nos colons n'avait pas été vain.

Il eût été désirable de pouvoir ici chiffrer exactement, à une unité, une tonne ou un million près, les concours en hommes, en produits ou en argent fournis à la France en guerre par ses possessions d'outre-mer. Si la précision des statistiques est possible pour les effectifs coloniaux de combattants et de travailleurs, — on verra plus loin qu'ils ont atteint le chiffre de 800.000 hommes —, elle est plus difficile, d'une façon absolue, pour les contributions coloniales de guerre en argent et en denrées ou marchandises de toute nature. Nous avons cependant essayé de serrer la réalité d'aussi près que possible.

## Section Première

## L'EFFORT MILITAIRE

L'effort militaire de nos colonies [1] pendant la guerre s'est manifesté sous les formes les plus diverses :

1° *Renvoi dans la Métropole des militaires de carrière des troupes coloniales en service aux colonies et au Maroc.* — Au moment de la déclaration de guerre, ces effectifs s'élevaient à 2.370 officiers et assimilés, 4.500 sous-officiers et 19.900 hommes de troupes. Grâce à la tranquillité générale qui a régné dans nos colonies, la totalité des militaires de carrière en service outre-mer a pu être rapatriée, à mille officiers, sous-officiers et soldats près ; les unités coloniales existant en Europe ont pu être alimentées et les nombreuses unités coloniales de nouvelle création ont pu être convenablement encadrées.

1. Ces renseignements sont extraits du *Bulletin de la Section d'information du G. Q. G.* Nouvelle série n° 95, 16 mars 1919.

2° *Mobilisation des Français résidant aux colonies.* — Appoint modeste par le nombre, les quatre mille Français mobilisables disséminés dans nos colonies ont rendu les plus grands services pour l'entretien des cadres : élevés à l'école du risque et de l'énergie, ils ont fourni au cours de la guerre un nombre élevé d'officiers et de gradés.

3° *Mobilisation des créoles des « vieilles colonies ».* — Bien que depuis la loi du 15 juillet 1889, les lois de recrutement fussent applicables aux « vieilles colonies », c'est seulement en 1913 qu'on avait régulièrement incorporé la première classe des contingents créoles. Les instructions des 12 avril et 20 juillet 1915 réglèrent l'utilisation plus complète des ressources données par le recrutement créole. Par la suite, les lois du 19 octobre 1915 et du 19 septembre 1916 ont étendu successivement aux Sénégalais des quatre communes de plein exercice du Sénégal et aux natifs de ces communes et à leurs descendants les dispositions des lois de 1905 et de 1913 sur le recrutement.

Les résultats du recrutement créole ont été les suivants [1] :

1. Les chiffres des effectifs incorporés et venus en Europe sont extraits du *Bulletin de la Section d'Information du G. Q. G. (loc. cit.)*. Ils ont subi d'importantes rectifications, en ce qui concerne les effectifs incorporés, d'après les renseignements fournis par les commandants supérieurs des troupes des différents groupes de colonies. Le chiffre des incorporés à La Réunion établi à 14.355 par le G. Q. G. est erroné; il a été en réalité de 6.936. Le chiffre des incorporés de La Guyane et des Antilles, établi à 28.984, doit être ramené à 22.695. Le G. Q. G. a confondu le chiffre des recensés et celui des incorporés; or un certain nombre de vieilles classes recensées n'ont jamais été incorporées. Par contre, pour les quatre communes du Sénégal, le chiffre des incorporés n'est pas de 5.740, mais bien de 7.199.

En ce qui concerne les effectifs venus en Europe, il y a erreur pour la Réunion dont le contingent doit être abaissé de 10.094 à 5.950. Par contre le chiffre des quatre communes du Sénégal doit être relevé de 5.400 à 5.662. Les autres chiffres du G. Q. G. concordent avec ceux fournis par les Colonies.

| COLONIES | Population en 1914 | Effectifs incorporés | Effectifs venus en Europe |
|---|---|---|---|
| Réunion . . . . . . . . . . . | 173.000 | 6.936 | 5.950 |
| Guyane . . . . . . . . . . . | 48.000 | 1.929 | 1.747 |
| Martinique . . . . . . . . . . | 185.000 | 11 615 | 8.788 |
| Guadeloupe. . . . . . . . . . | 212.000 | 9.151 | 6.345 |
| Saint-Pierre et Miquelon. . . . | 6.500 | 594 | 594 |
| Etablissements dans l'Inde . . . | 272.000 | 786 | 462 |
| Quatre communes et escales du Sénégal. . . . . . . . . . | 80.000[1] | 7.199 | 5.662 |
| Totaux. . . . . . . . . . | 976.500 | 38.210 | 29.548 |

« Par suite des pertes, des rapatriements pour raison de santé, de mise en sursis d'appel aux colonies des créoles du S. A. classés S. X. dans la métropole, de maintien de permissionnaires outre-mer en raison des difficultés de transport, le chiffre des créoles en service dans la métropole a un peu décru au cours de la guerre. Il était au moment de la conclusion de l'armistice d'environ 25.000 hommes [2]. »

4° *Recrutement militaire indigène dans les grands groupes de colonies.* — Un effort beaucoup plus considérable a été fourni par nos grandes colonies ou territoires d'outre-mer.

En Algérie, en 1914, les indigènes étaient recrutés par voie d'appel ; mais ce système de recrutement, dont le mode d'institution ne remontait qu'à 1912, ne devait avoir pour but que de pourvoir aux déficits de nos corps indigènes que n'alimentaient plus suffisamment les engagements et les rengagements. En 1917, sous la pression des événements, on procéda à l'incorporation entière de la classe. Au total, l'Algérie a fourni, au cours de la guerre, 172.800 hommes, se décomposant en 83.650 appelés, 86.400 engagés et 2.750 hom-

1. Ce chiffre ne comprend que les citoyens français originaires et les sujets français à l'exclusion des Européens et des étrangers.

2. *Bulletin de la Section d'Information du G. Q. G.*, *loc. cit.*, p. 2.

mes des réserves pour une population indigène d'un peu moins de 5 millions d'habitants.

En Tunisie, la conscription, régie par une loi beylicale, a fourni un recrutement régulier sans incident notable. La contribution totale de la Régence s'est élevée à 60.000 combattants, pour une population musulmane de 1.800.000 âmes.

Le Maroc enfin, bien qu'une partie importante du pays ne fût pas pacifiée, a pu donner à la France en guerre 37.150 engagés volontaires.

Pour le contingent de 270.000 hommes de l'Afrique du Nord, le chiffre des pertes a été de 28.200 tués, et 7.700 disparus, soit au total, 35.900 hommes, 0,3 °/₀ du chiffre de la population indigène ; les pertes françaises en tués ou disparus ont atteint 3,3 °/₀ du chiffre de la population.

En Afrique Occidentale et en Afrique Equatoriale, on entreprit un recrutement indigène plus important que celui du temps de paix. Dès septembre 1914, on transporta dans la métropole les bataillons sénégalais immédiatement disponibles de l'Algérie (2 bataillons), du Maroc 2 bataillons), de l'Afrique Occidentale (3 bataillons), et l'on constitua en Afrique les colonnes expéditionnaires du Togo et du Cameroun (2 bataillons). L'effort de recrutement, après avoir été particulièrement intense en 1915 et en 1916, dut être ralenti en 1917 et reprit avec vigueur en 1918.

| COLONIES | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française . . . . . . . . | 34.655 | 51.913 | 13.831 | 63.208 | 163.602 |
| Afrique équatoriale française . . . . . . . . | 3.766 | — | — | 14.164 | 17.910 |
| Totaux . . . . . | 38.391 | 51.913 | 13.831 | 77.372 | 181.512 |

En Indochine et à Madagascar, on n'avait d'abord songé qu'à faire appel à un faible contingent d'Annamites et de Mal-

gaches, en vue de fournir des spécialistes à certaines formations (aéronautique et service automobile) et à certains services (infirmiers, commis et ouvriers d'administration). Les résultats obtenu furent si satisfaisants qu'on décida, dès 1916, un recrutement intensif qui fut étendu à la Côte des Somalis et aux colonies du Pacifique.

| COLONIES | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| Indochine. . . . . . . | 3.000 | 36.000 | 9.922 | — | 48.922 |
| Madagascar . . . . . . | 1.097 | 6.852 | 32.400 | 1.006 | 41.355 |
| Côte des Somalis . . . . | — | 1.560 | 408 | 466 | 2.434 |
| Pacifique . . . . . . , . | — | 697 | 370 | — | 1.067 |

Voici comment étaient réparties les formations indigènes autres que celles provenant de l'Afrique du Nord, le 11 novembre 1918 :

| DÉSIGNATION | NOMBRE DE BATAILLONS | | |
|---|---|---|---|
| | Combattants | de dépôt ou d'étapes | Total |
| Troupes noires . . . . . . | 89 | 3 | 92 |
| Indochinois . . . . . . . . | 2 | 15 | 17 |
| Malgaches. . . . . . . . . | 1 | 9 | 10 |
| Somalis. . . . . . . . . . | 1 | — | 1 |
| Pacifique . . . . . . . . . | 1 | — | 1 |
| Totaux. . . . . . . . . | 94 | 27 | 121 |

Mais il convient de remarquer qu'il restait en Afrique Occidentale un reliquat important du recrutement de 1918 et qu'un certain nombre de bataillons en voie de formation étaient à gros effectif (1.500 à 2.000 hommes). En outre,

10.000 Malgaches servaient dans l'artillerie lourde et 4.000 à 5.000 Annamites dans les services automobiles.

L'ensemble des colonies autres que celles de l'Afrique du Nord a fourni à la métropole 275.000 combattants.

5° *Recrutement de travailleurs coloniaux pour parer au déficit de la main-d'œuvre.* — Le recrutement des travailleurs coloniaux a été mené parallèlement au recrutement militaire. On trouvera ci-après la statistique des travailleurs effectivement débarqués dans la métropole :

| PROVENANCE | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Algérie . . . . . . . . . | — | 28.896 | 26.996 | 19.972 | — | 75.864 |
| Tunisie . . . . . . . . . | — | 4.822 | 8.799 | 4.917 | — | 18.538 |
| Maroc . . . . . . . . . . | — | 2.366 | 14.922 | 17.722 | — | 35.010 |
| Indochine. . . . . . . . | 4.631 | 26.098 | 11.719 | 5.806 | 727 | 48.981 |
| Madagascar . . . . . . . | — | 910 | 3.261 | 1.363 | 1 | 5.535 |
| Totaux. . . . . . . . . . | 4.631 | 63.092 | 65.697 | 49.780 | 728 | 183.928 |
| Chine [1]. . . . . . . . . . | — | 5.947 | 18.004 | 12.789 | — | 36.740 |
| Totaux. . . . . . . . . . | 4.631 | 69.039 | 83.701 | 62.569 | 728 | 220.668 |

Ces travailleurs ont été employés à leur arrivée en France dans les industries travaillant pour l'Etat, puis, progressivement, ont été mis à la disposition des réseaux de chemins de fer et des régions libérées.

En résumé, l'effort militaire de nos colonies, pendant la guerre, s'est traduit par un apport de 800.000 hommes, dont 600.000 combattants et 200.000 travailleurs. On en trouvera la répartition par colonie, en même temps qu'une vue d'ensemble, dans le tableau ci-après :

1. C'est à tort que l'on compte souvent les travailleurs chinois dans la statistique des travailleurs coloniaux.

## Effort fourni par les colonies françaises jusqu'au moment de l'armistice [1]

### 1° *Combattants.*

| Colonies diverses | | Hommes incorporés | | Hommes venus en Europe | | Morts pour la France | Disparus | Total des morts et disparus |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Français résidant aux Colonies | | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 600 [2] | — | 600 [2] |
| Créoles des vieilles Colonies | Réunion | 6.936 | | 5.950 | | 491 | 2 | |
| | Guyane | 1.929 | | 1.747 | | | | |
| | Martinique | 11.615 | | 8.788 | | 2.037 | 126 | |
| | Guadeloupe | 9.151 | | 6.345 | | | | |
| | St-Pierre-et-Miquelon | 594 | | 594 | | 90 [2] | — | |
| | Inde | 786 | | 462 | | 75 [2] | — | |
| | Quatre communes du Sénégal | 7.199 | | 5.662 | | 709 | 59 | |
| | | | 38.210 | | 29.548 | | | 3.589 |
| Indigènes de l'Afrique du Nord | Algérie | 172.800 | | 172.800 | | | | |
| | Tunisie | 60.000 | | 60.000 | | 28.200 | 7.700 | |
| | Maroc | 37.150 | | 37.150 | | | | |
| | | | 269.950 | | 269.950 | | | 35.900 |
| Indigènes des Colonies | Afrique occidentale | 163.602 | | 134.210 | | 24.762 | | |
| | Afrique équatoriale | 17.910 | | | | | | |
| | Indochine | 48.922 | | 43.430 | | 1.123 | 6.393 | |
| | Madagascar | 41.355 | | 34.386 | | 2.368 | | |
| | Côte des Somalis | 2.434 | | 2.088 | | 517 | | |
| | Pacifique | 1.067 | | 1.026 | | 290 | | |
| | | | 275.290 | | 215.140 | | | 35.453 |
| Totaux | | | 587.450 | | 518.638 | | | 75.542 |

### 2° *Travailleurs*

| | Hommes incorporés | | Hommes venus en Europe | |
|---|---|---|---|---|
| Algérie | 78.550 | | 75.864 | |
| Tunisie | 28.950 | | 18.538 | |
| Maroc | 35.500 | | 35.010 | |
| | | 143.000 | | 129.412 |
| Indochine | 51.000 | | 48.981 | |
| Madagascar | 6.000 | | 5.535 | |
| | | 57 000 | | 54.516 |
| Totaux | | 200.000 | | 183.928 |

1. Renseignements fournis par le *Bulletin de la Section d'Information du G. Q. G.*, nouvelle série, n° 95, 16 mars 1919, rectifiés par les renseignements donnés par les commandants supérieurs des troupes des groupes des diverses colonies.

2. Chiffres approximatifs ; à défaut de renseignements exacts on a évalué les pertes totales à 15 °/₀ de l'effectif.

Section II

## L'EFFORT FINANCIER

En argent, les souscriptions des colonies ou possessions dépendant du Ministère des Colonies aux divers emprunts nationaux de 1915, 1916, 1917, 1918 et 1920, ont dépassé 600 millions de francs. Si l'on ajoutait les souscriptions recueillies dans l'Afrique du Nord (Algérie, Tunisie et Maroc), on approcherait sans doute sensiblement du milliard. Il est bon de souligner ce chiffre : c'est un indice certain de la prospérité de notre domaine d'outre-mer. Il faut s'en souvenir pour répondre aux détracteurs de notre expansion extérieure qui s'en vont répétant sans cesse que nos colonies « nous coûtent cher ». On doit savoir aussi qu'à de certains moments « elles rapportent ».

Le chiffre précité de 600 millions est d'ailleurs inférieur à l'effort financier réel fourni par nos colonies. Beaucoup de nos compatriotes établis dans nos possessions lointaines possèdent des comptes en France dans les diverses banques. De nombreux ordres d'achat de rentes nationales ont été passés à ces banques, qui n'apparaissent naturellement pas dans les statistiques dressées aux colonies. Il est impossible d'en évaluer le montant.

On trouvera ci-après le tableau, par ordre d'importance, des souscriptions recueillies dans les diverses colonies. On ne manquera pas de remarquer que le montant des capitaux fournis par l'Indochine seule (367 millions) dépasse la moitié et approche les deux tiers du montant total souscrit dans l'ensemble des colonies. Détail très intéressant à noter, 30 % environ des souscriptions indochinoises sont des souscriptions d'indigènes.

## Souscriptions des colonies aux emprunts de guerre

| COLONIES | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1920 (5 %) | 1920 (6 %) | TOTAUX par colonie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Indochine | 12.944.800 | 21.619.855 » | 47.562.556 » | 102.177.993 60 | 65.268.280 | 117.741.150 | 367.314.634 60 |
| Réunion | 805.464 | 11.580.472 75 | 9.870.922 60 | 18.024.790 90 | 8.385.500 | 28.047.200 | 76.714.350 25 |
| Martinique | 476.696 | 2.422.963 75 | 7.055.715 80 | 7.805.700 » | 13.188.200 | 12.156.950 | 43.106.225 55 |
| Madagascar | 1.654.752 | 1.694.818 75 | 1 519.901 60 | 8.188.700 » | 3.277.800 | 21.198.850 | 37.534.822 35 |
| Afrique occidentale française | 2.939.024 | 3.836.609 25 | 2.650.902 » | 3.767.745 90 | 4.218.700 | 13.799.050 | 31.212.031 15 |
| Guadeloupe | 741.752 | 615.570 » | 1.423.450 » | 3.294.288 60 | 3.943.400 | 5.490.228 | 15.508.688 60 |
| Nouvelle Calédonie | 181.984 | 1.546.788 25 | 1.799.721 » | 2.765.430 30 | 765.000 | 2.844.150 | .903.073 55 |
| Etabliss. franç. dans l'Inde. | 619.696 | 872.235 » | 1.322.550 » | 2.283.300 50 | 1.092.600 | 1.864.750 | 8.055.131 50 |
| Guyane. | 1.491.600 | 426.355 » | 892.554 60 | 900.186 60 | 2.439.000 | 1.291.550 | 7.441.246 20 |
| Afrique équatoriale française | 124.608 | 407.747 75 | 96.794 60 | 1.515.544 80 | 2.541.600 | 2.636.333 | 7.322.628 15 |
| Djibouti | 372.240 | 251.606 25 | 1.283.231 60 | 629.351 80 | 1.714.700 | 658.300 | 4.909.429 65 |
| Saint-Pierre et Miquelon. | 148.192 | 276.101 25 | 152.154 80 | 565.019 40 | 297.000 | 1.368.500 | 2.806.967 45 |
| Océanie | » | 170.722 50 | 357.954 80 | » | 124.900 | 452.500 | 1.106.077 30 |
| Cameroun. | » | 65.362 » | 63.455 » | 191.301 60 | » | 349.045 | 669.163 60 |
| Togo. | » | 19.170 » | » | » | » | » | 19.170 » |
| Totaux | 22.500.808 | 45.806.377 50 | 76.051.864 40 | 152.109.354 » | 107.256.680 | 209.898.556 | 613.623.639 90 |

A cette somme, il faut ajouter les souscriptions très nombreuses, soit collectives, soit individuelles, qui, pendant plus de six ans, ont fourni d'importantes subventions aux diverses œuvres de guerre. Ces souscriptions, centralisées par le « Comité officiel de répartition des subventions, souscriptions et dons recueillis aux colonies pour les victimes de la guerre », ont été réparties par les soins de cet organisme. En voici le détail au début de 1923 :

| COLONIES | SOUSCRIPTIONS encaissées |
|---|---|
| | Francs |
| Indochine | 14.835.803 51 |
| Madagascar | 6.097.558 65 |
| Afrique occidentale française | 4.428.861 68 |
| Martinique | 607.216 67 |
| Etablissements français de l'Océanie | 496.986 59 |
| Etablissements français dans l'Inde | 377.908 06 |
| Afrique équatoriale française | 312.727 02 |
| Nouvelle-Calédonie | 295.238 70 |
| Guadeloupe | 292.980 05 |
| Réunion | 190.376 79 |
| Guyane | 151.240 03 |
| Côte des Somalis | 129.257 17 |
| Nouvelles-Hébrides | 64.527 83 |
| Cameroun | 35.280 65 |
| Saint-Pierre et Miquelon | 34.785 25 |
| Souscriptions directes et diverses | 93.277 50 |
| | 28.444.026 15 |
| Intérêts des fonds déposés | 736.608 32 |
| Total | 29.180.634 47 |

L'élan patriotique des colonies ne s'est pas borné à cet effort méritoire. Leur générosité a trouvé, depuis la paix, une nouvelle façon de s'exercer dans l'adoption des villages dévastés : l'Indochine a adopté Carency, Origny-en-Thiérache, Hauvigné et Chavignon ; la ville de Cholon, Laffaux ; la Martinique, Étain ; l'Inde, Landrecies ; la Guadeloupe, Neuvilly ; la Haute-Volta, Sanchy-Lestrée ; le cercle de Diourbel (Sénégal) Tilloy-les-Mollaines ; Madagascar, Oulchy-la-Ville, etc...

## Section III

## L'EFFORT ECONOMIQUE

Il a été matériellement impossible de dresser la statistique complète de tous les produits coloniaux qui ont été importés en France, pendant la guerre, pour les besoins de la défense nationale ou du ravitaillement. Avant 1916, en effet, dans la période du commerce libre, les divers organismes de la défense nationale achetaient eux-mêmes, chacun de leur côté, soit directement, soit à des intermédiaires, les marchandises coloniales qu'ils utilisaient. Ce n'est qu'au début de 1916 et jusqu'à la fin de 1918 que les importations coloniales pour les besoins de la défense nationale ont été centralisées sous l'autorité directe du Ministère des Colonies. Cette fois, il a été possible d'établir la statistique ; elle fait ressortir, dans cette seule période, un volume d'importations *de plus de 1.600.000 tonnes* de produits de toute sorte, fournis par les colonies aux divers services métropolitains (intendance, ravitaillement, poudres, habillement, troupes coloniales, service de santé, aéronautique, génie, marine).

En voici le détail :

## I. — *Gouvernements généraux.*

| INDOCHINE | | AFRIQUE OCCIDENTALE | | AFRIQUE ÉQUATORIALE | | MADAGASCAR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| roduits | Quantités en tonnes | Produits | Quantités en tonnes | Produits | Quantités en tonnes | Produits | Quantités en tonnes |
| iz cargo. | 170.092 | Arachides. | 463.236 | Palmistes | 47.773 | Graphite . | 43.390 |
| iz blanc. | 98.341 | Palmistes | 40.839 | Huile de palme . | 5.030 | Manioc. . | 17.551 |
| lcool. . | 19.950 | Huile de palme . | 17.543 | | | Conserves de viandes. . . | 12.480 |
| laïs . . | 18.756 | Mil . . | 11.011 | | | Viandes frigorifiées . . | 10.000 |
| ucre . . | 10.738 | Maïs . . | 8.514 | | | Cuirs et peaux. . | 9.381 |
| icin . . | 5.159 | Viandes frigorifiées . . | 4.000 | | | Raphia. . | 8.000 |
| 'addy . . | 3.000 | Paddy . | 2.903 | | | Haricots. | 3.035 |
| laricots . | 2.452 | Cuirs et peaux . | 2.310 | | | Sacs de vacoa. . | 594 |
| 'abac . . | 2.344 | Sorgho . | 2.002 | | | Ecorces de palétuviers . . | 300 |
| aoutchouc | 1.238 | Conserves de viandes. | 2.000 | | | Ricin . . | 254 |
| oprah. . | 1.150 | Coton. . | 526 | | | Divers. . | 431 |
| oton . . | 672 | Ricin . . | 397 | | | | |
| ois. . . | 548 | Kola . . | 284 | | | | |
| latières grasses . | 543 | Divers . | 396 | | | | |
| ivers. . | 899 | | | | | | |
| Total. . | 335.882 | Total. . | 555.961 | Total. . | 52.803 | Total. . | 105.416 |

II. — *Gouvernements autonomes.*

| PRODUITS | QUANTITÉS EN TONNES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Réunion | Guadeloupe | Martinique | Inde française | Côte des Somalis |
| Sucre . . . . . | 233.490 | 187.253 | 171.830 | — | — |
| Rhum . . . . . | 10.987 | 10.300 | 8.516 | — | — |
| Tapioca et manioc. | 600 | — | — | — | — |
| Sacs de vacoa . . | 260 | — | — | — | — |
| Ricin . . . . . | — | — | — | 2.668 | 116 |
| Cocotine . . . . | — | — | — | 120 | — |
| Igname. . . . . | — | — | 3 | — | — |
| Total. . . . | 235.337 | 197.553 | 180.349 | 2.788 | 116 |

Pour l'importance de leur apport en produits et sous réserve des importations antérieures à 1916, dont le chiffre n'a pu être déterminé, les diverses colonies se classent ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Afrique occidentale française . . . | 555.961 | tonnes |
| Indochine. . . . . . . . . . . . | 335.882 | — |
| Réunion . . . . . . . . . . . . | 235.337 | — |
| Guadeloupe . . . . . . . . . . | 197.553 | — |
| Martinique . . . . . . . . . . | 180.349 | — |
| Madagascar . . . . . . . . . . | 105.416 | — |
| Afrique équatoriale française . . . | 52.803 | — |
| Etablissements français dans l'Inde . | 2.788 | — |
| Côte française des Somalis . . . . | 116 | — |
| | 1.606.205 | |

Si l'on ajoute à ce chiffre le relevé fourni par les statistiques du Ministère des Finances des exportations coloniales sur la France, pour les années 1914 et 1915, on obtient un volume d'environ *2 millions 1/2 de tonnes* de marchandises

diverses apportées en France par les colonies pendant la période de guerre, à travers les torpillages.

Ainsi, ces colonies, regardées longtemps avec insouciance comme le luxe onéreux, mais indispensable au prestige extérieur d'une grande nation, montraient d'une façon éclatante, au moment du péril, qu'elles pouvaient apporter un concours efficace à la défense de la métropole. Ces militaires, que l'on croyait uniquement avides d'exploits et de faits d'armes personnels, ramenaient d'Afrique et d'Asie, au secours de la patrie, des régiments entiers de troupes entraînées et disciplinées, et ces colons, amoureux de risque et de fortune rapide, approvisionnaient la France épuisée des denrées de tous les continents. Les colonies n'étaient donc plus simplement ces contrées lointaines où se jouaient le rêve et la fantaisie des littérateurs! C'étaient des pays débordants d'une vie intense, riches en hommes, riches en matières premières, qui manifestaient leur vitalité à l'heure du plus grave danger. Par ces résultats positifs, l' « entreprise coloniale » montrait qu'elle « payait ».

### Section IV

## LE RAPIDE ESSOR ÉCONOMIQUE DES COLONIES

Dès lors, et chaque jour plus nombreux, les financiers, les industriels, les commerçants se sont tournés avec intérêt, après l'armistice, vers ces champs nouveaux, longtemps ignorés d'eux, qui s'offraient à leur activité, au moment précis où d'autres se fermaient sur les ruines partielles de notre épargne. Et beaucoup ont considéré avec envie ceux qui, plus perspicaces, les avaient devancés sur la route de la colonisation.

Ceux-ci étaient déjà nombreux. On ignore trop généralement, en France, le nombre et l'importance des établissements financiers et des maisons de commerce spécialisées dans les affaires coloniales.

A la fin de 1920, les capitaux sociaux « nominaux » des établissements de crédit français et des sociétés d'études françaises exclusivement intéressés aux affaires coloniales s'élevaient à environ 220 millions de francs [1], sur lesquels les six banques coloniales d'émission (banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion, de la Guyane, de l'Afrique occidentale, de l'Indochine) sont comprises pour un capital de 87.600.000 francs.

Le capital social des banques coloniales d'émission est en général peu important, exception faite toutefois pour celui de la Banque de l'Indochine, qui vient d'être augmenté sensiblement.

| | |
|---|---|
| Celui des Banques de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion est, pour chacune, de 3 millions de francs entièrement versé, soit au total . . . . . . . . . . . . . . . . | 9.000.000 fr. |
| Celui de la Banque de la Guyane de. . . . également entièrement versé. | 600.000 » |
| Celui de la Banque de l'Afrique occidentale de. dont un quart versé. | 6.000.000 » |
| Celui de la Banque de l'Indochine, qui était jusqu'à l'année dernière de 48 millions de francs, dont un quart versé, a été porté en 1920 à . . composé de 144.000 actions libérées de 475 fr. chacune . . . . . . . . . . . . . . . | 72.000.000 » |
| Le montant total du capital social nominal des six banques coloniales est donc de . . . . . | 87.600.000 fr. |
| et le montant total en capital effectivement versé de . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 79.500.000 » |

Mais les chiffres ci-dessus ne sauraient, à eux seuls, donner une idée même approximative du volume des affaires traitées dans les colonies par ces établissements financiers.

Plus particulièrement, le capital social des banques coloniales d'émission n'indique pas clairement l'importance de

1. Dans ce chiffre n'est naturellement pas compris le montant du capital du Comptoir national d'Escompte qui a des succursales à Madagascar.

leurs moyens d'action. Celles-ci, en effet, ne travaillent pas avec leur capital, mais bien avec les billets qu'elles émettent [1]. Pour connaître leurs moyens d'action effectifs, il est, en conséquence, nécessaire de considérer le montant de leur circulation fiduciaire.

A la clôture de l'exercice 1920, le montant des billets en circulation était, pour chacune des banques, le suivant :

| | |
|---|---|
| Martinique . . . . . . . . . . . | 23.545.090 00 |
| Guadeloupe . . . . . . . . . . | 26.777.825 00 |
| Réunion . . . . . . . . . . . | 28.963.075 00 |
| Guyane . . . . . . . . . . . . | 12.035.090 00 |
| Indochine . . . . . . . . . . . | 705.319.117 80 |
| Afrique occidentate . . . . . . . | 195.517.645 00 |
| Soit, au total, pour les six banques. . | 992.157.842 80 |

Un milliard de francs ont été mis à la disposition du commerce, de l'agriculture et de l'industrie des colonies dans lesquelles les banques précitées exercent leur privilège.

Dans quelle mesure la circulation des billets ainsi évaluée a-t-elle alimenté l'activité économique des colonies intéressées ?

Il convient, pour s'en rendre compte, d'envisager les opérations effectuées par chacun des établissements pendant l'exercice considéré. Les banques coloniales font des opérations d'avances, de prêts, d'escompte, d'encaissement et de change.

Le tableau ci-après indique, pour l'exercice 1920, le détail de ces opérations pour chaque banque [2].

1. Le montant total de leur circulation fiduciaire ne doit pas, aux termes des statuts qui les régissent, dépasser le triple de leur encaisse métallique ; mais cette régle a dû être suspendue depuis la guerre et il est peu probable que les circonstances permettent avant longtemps d'y revenir. En fait, la proportion statutaire a été largement dépassée par toutes les banques coloniales.

2. Ces renseignements sont extraits du *Rapport au Président de la République sur les opérations des banques coloniales pendant l'exercice 1919-1920*, Paris, Imprimerie Nationale, 1921.

## Opérations des banques coloniales (Exercice 1920).

| OPÉRATIONS | MARTINIQUE | GUADELOUPE | RÉUNION | GUYANE | INDOCHINE | AFRIQUE OCCIDENTALE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Avances, prêts, escomptes et effets à l'encaissement . . . | 79.118.906 36 | 32.810.412 00 | 37.507.415 53 | 13.341.838 54 | | 69.081 431 41 |
| Avances sur effets de place à deux signatures . . . . . . | 56.067.976 49 | 19.334.891 87 | 7.184.470 88 | 5.220.469 37 | | 30.229.864 16 |
| Avances sur marchandises déposées . . . . . . . . . . | 5.826.613 47 | 163.255 10 | 15.127.947 40 | 2.993.252 27 | | 1.261.300 00 |
| Avances sur cessions de récoltes pendantes . . . . . . . . | 546.792 40 | 1.937.750 00 | 1.940.500 00 | 18.000 00 | | — |
| Avances sur obligations garanties par des rentes et titres divers . . . . . . . . . . | 4.383.353 06 | 5.502.528 44 | 980.608 00 | 669.110 00 | 1.305.904.373 57 | 37.489.412 25 |
| Avances sur obligations garanties par des actions . . . . | 317.483 89 | 131.787 42 | 246.830 00 | 173.032 00 | | — |
| Avances sur matières d'or et d'argent. . . . . . . . . . | 165.292 00 | 100.925 00 | 2.011 90 | 46.736 00 | | 100.855 00 |
| Emprunts des Colonies . . . | — | 986.039 58 | 300.000 00 | — | | — |
| Effets à l'encaissement. . . . | 11.811.395 05 | 5.588.524 27 | 9.728.134 53 | 4.221.238 90 | | 7.997.575 38 |
| OPÉRATIONS DE CHANGE : | | | | | | |
| 1° Emissions . . . . . . . . | 87.441.066 21 | 29.76 .331 13 | 40.576.349 27 | 17.188 555 73 | 1.007.209.498 70 | 85.192.216 51 |
| 2° Remises . . . . . . . . . | 84.877.539 07 | 43.367.932 56 | 48.083.318 99 | 28.418.530 72 | 1.161.785.745 25 | 159.270.205 33 |
| OPÉRATIONS DE DÉPÔTS : | | | | | | |
| 1° Comptes courants . . . . | 357.338.139 49 | 190.579.322 52 | 135.755.725 88 | 65.913.138 78 | 83.120.430 11 | 388.760.057 74 |
| 2° Dépôts sur récépissés payables à vue. . . . . . . | 2.349.975 00 | 332.651 00 | 5.297.153 48 | 8.000 00 | — | — |
| Totaux . . . . . . . . . | 690.244.532 49 | 330 597.350 89 | 302.730.465 86 | 138.211.902 31 | 3.558.020.047 63 | 979.382.917 78 |

Le mouvement général des affaires des six banques coloniales d'émission, pendant l'exercice 1920, a donc été, en résumé, le suivant :

| | |
|---|---|
| Banque de la Martinique. . . . . | 690.244.232 49 |
| Banque de la Guadeloupe . . . . | 330.597.350 89 |
| Banque de la Réunion . . . . . | 302.730.465 86 |
| Banque de la Guyane . . . . . | 138.211.902 31 |
| Banque de l'Indochine . . . . . | 3.558.020.047 63 [1] |
| Banque de l'Afrique occidentale . . | 979.382.917 78 |
| | 5.999.187.216 96 |

Il convient d'observer que l'exercice qui vient d'être pris comme exemple, comporte des chiffres exceptionnellement élevés en raison non seulement du volume des affaires traitées, mais encore par suite des hauts prix atteints par les marchandises pendant et après la guerre.

Si l'on envisage l'exercice 1913-1914 qui est un exercice normal d'avant-guerre, on constate que la circulation fiduciaire totale, pour les six banques, était de 107.787.710 francs, tandis qu'en 1919 elle était de 992.157.842 francs. Le mouvement général des affaires pour les six banques était de 765 millions de francs, tandis qu'en 1920, comme on l'indique plus haut, il était de 6 milliards de francs.

En ce qui concerne maintenant les entreprises commerciales, industrielles, agricoles et forestières, on verra par le tableau ci-après que s'il est difficile d'évaluer très exactement le montant de leurs capitaux, on arrive cependant à des approximations dont l'ordre de grandeur est digne de frapper l'attention.

1. Ce chiffre représente le mouvement général des affaires de la Banque de l'Indochine dans les colonies françaises exclusivement, déduction faite des opérations des succursales et agences de l'étranger. Le montant global des opérations de la banque, y compris celles des succursales à l'étranger est de 11.002.384.373 fr. 54.

## Entreprises coloniales françaises

| Colonies | Commerciales | | Industrielles | | Agricoles et forestières | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Capitaux | Nombre | Capitaux | Nombre | Capitaux | Nombre | Capitaux |
| | | francs | | francs | | francs | | francs |
| Afrique occidentale française | 34 | 164.075.000 | 29 | 54.241.000 | 18 | 48.825.000 | 81 | 261.141.000 |
| | 41 | ? | 5 | ? | 1 | ? | 47 | ? |
| Afrique équatoriale française | 30 | 62.290.000 [1] | 6 | 12.050.000 | » | » | 36 | 74.340.000 |
| | 14 | ? | 2 | ? | » | » | 16 | ? |
| Madagascar | 14 | 51.760.000 | 18 | 40.660.000 | 19 | 41.349.000 | 51 | 133.769.000 |
| | 18 | ? | » | » | 3 | ? | 21 | ? |
| Indochine | 15 | 53.525.000 | 48 | 181.649.000 | 11 | 20.460.000 | 74 | 255.634.000 |
| | 21 | ? | » | » | 1 | ? | 22 | ? |
| Côte des Somalis | 8 | 30.511.000 | » | » | » | » | 8 | 30.511.000 |
| | 4 | ? | » | » | » | » | 4 | ? |
| Réunion | 2 | 710.000 | » | » | » | » | 2 | 710.000 |
| | 3 | ? | » | » | » | » | 3 | ? |
| Etablissements français dans l'Inde | 3 | 4.280.000 | » | » | » | » | 3 | 4.280.000 |
| Saint-Pierre et Miquelon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique, Guadeloupe et Guyane | 5 | 18.050.000 [1] | 9 | 7.815.000 | » | » | 14 | 25.865.000 |
| | 17 | ? | » | » | » | » | 17 | ? |
| Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides | 3 | 1.950.000 [1] | 12 | 38.260.000 | » | » | 15 | 40.210.000 |
| | 4 | ? | » | » | » | » | 4 | ? |
| Etablissements français de l'Océanie | 5 | 16.400.000 [1] | » | » | » | » | 5 | 16.400.000 |
| | 8 | ? | » | » | » | » | 8 | ? |
| Totaux | 249 | 403.551.000 | 129 | 334.675.000 | 53 | 104.634.000 | 431 | 842.860.000 |

1. Ce chiffre comprend aussi les capitaux des sociétés agricoles et forestières.

On connaît 289 établissements réunissant un capital d'environ 850 millions de francs ; mais il en existe 142 autres sur lesquels on ne possède pas de renseignements exacts ; il s'agit de firmes qui ne sont pas en forme de société ou qui empruntent la forme de société en nom collectif. En tenant compte des 220 millions nominaux des établissements financiers et en fixant à 1 milliard 500 millions de francs le capital nominal des entreprises françaises de négoce dans nos colonies, on est certainement très au-dessous de la réalité. Pour être demeurées dans un cercle restreint, on voit que les affaires coloniales n'en ont pas moins pris un assez large essor.

Mais dans le moment même où l'on fait cette constatation, ajoutée à celle du concours « colonial » apporté à la France pour la guerre, on ne peut s'empêcher de réfléchir — avec autant de regrets que de remords — à ce qu'eût pu être la valeur largement amplifiée de ce concours si la Métropole, avant la guerre, avait consacré à l'aménagement préalable et à l'exploitation plus active de son patrimoine extérieur la moitié seulement des milliards qu'elle a fournis à la mise en valeur de pays étrangers. Notre pays, malheureusement, n'a pas, dans un synchronisme d'activité productive qui, pas à pas, pouvait suivre la conquête, répandu et organisé sur ses établissements d'outre-mer les initiatives créatrices qui auraient récolté et récolteraient aujourd'hui de lourdes moissons. Et l'erreur ainsi commise a été cruellement soulignée au cours même des hostilités.

## Section V

## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES COLONIES DANS LEUR EFFORT DE GUERRE

On ne saura sans doute jamais à quelles difficultés se sont heurtés, pendant la guerre, les Gouvernements coloniaux pour répondre aux demandes pressantes de la Mère-Patrie, en hommes, en ressources, en argent. L'élan patriotique n'a

pu suppléer partout aux lacunes des brusques improvisations, à l'absence des préparations efficaces d'avant-guerre.

Des hommes ? On en avait partout, mais on manquait des moyens pratiques de les recenser, de les examiner, surtout de les grouper et de les acheminer vers les points de concentration. Il a fallu, dans bien des cas, imposer aux indigènes des déplacements longs, fatigants, souvent inutiles. Routes et moyens de transports étaient insuffisants. D'autre part, à l'exception des centres où notre action civilisatrice s'est déjà fait heureusement sentir, beaucoup de recrues ont été trouvées dans des conditions physiques déplorables et reconnues impropres à tout service ; la misère physiologique qui, dans le temps de paix, rendait déjà malaisée pour les entreprises privées la recherche d'une main-d'œuvre convenable, devait également provoquer un important déchet pour le recrutement des armées. La grande œuvre d'hygiène et d'assistance médicale avait, dans certaines de nos colonies, de trop nombreuses lacunes.

La participation militaire des indigènes n'en a pas moins, il est vrai, dépassé les espérances les plus optimistes : environ 600.000 combattants indigènes ont été incorporés (dont 260.000 dans l'Afrique du Nord, 31.000 dans les « vieilles » colonies, 275.000 dans l'ensemble des autres colonies) et 200.000 travailleurs indigènes ont été recrutés. Mais cela ne saurait empêcher de regretter que la contribution coloniale à la défense commune ait été insuffisamment organisée dès le temps de paix ; le rendement eût été beaucoup plus efficace si nos forces d'outre-mer avaient été d'avance bien préparées par l'amélioration de la race et de l'individu. L'assistance médicale et l'hygiène publique sont des tâches de longue durée, qui doivent être conduites méthodiquement et sans arrêt. Il en est de même de l'enseignement, qui marche de pair avec elles. On ne fait pas en quelques mois des hommes beaux, forts et instruits. Par le développement plus résolu et plus généreusement doté de l'assistance médicale et de l'enseignement, on aurait largement amélioré à l'avance, comme on doit l'améliorer pour l'avenir, la qualité

physique et intellectuelle des diverses races disséminées dans notre vaste domaine d'outre-mer.

Des richesses ? On en avait aussi dans toutes les colonies, mais la condition essentielle de toute richesse est qu'on puisse l'utiliser. La richesse n'est pas une quantité fixe et immuable ; elle est extensible ; elle se développe ; elle n'a d'autres limites que la puissance productive du sol et la puissance de débit des moyens de transport vers les points de consommation ou de transformation. Or, si le sol et le sous-sol de nos diverses colonies pouvaient fournir en quantités considérables des matières premières et des matières déjà transformées, dans maintes circonstances ou bien les moyens de transport firent complètement défaut, et il fallut les improviser, ou leur capacité était insuffisante, et elle ne put être que difficilement étendue.

L'accroissement de la production, dans des pays où la population est peu dense et où les moyens de transports sont insuffisants, se heurte à d'extrêmes difficultés.

Nous en prendrons un exemple, pour illustrer cette affirmation, dans le plan de ravitaillement élaboré pendant la guerre, pour répondre aux demandes de la métropole, par l'Administration du Soudan français, qui prévoyait, pour des régions n'ayant jamais exporté de graines, une augmentation de production de 60.000 tonnes. Ce plan, peut-être exagéré dans sa conception, mais très complet, permet de se rendre un compte exact des termes du problème.

Il envisageait la construction de trente fours de dessication et de vingt entrepôts, l'achat ou la fabrication d'un million de sacs, l'achat de bascules et de tarares, le recrutement de cinquante peseurs-jurés, la fabrication de soixante mille sacs en peau de chèvre pour les voyages en pirogue, la construction de trois cents pirogues de quatre à huit tonnes pour les indigènes riverains du Niger, le transport par voie de terre, depuis les centres d'achat jusqu'aux centres d'évacuation, de vingt mille tonnes de produits sur un trajet moyen de deux cents kilomètres, soit à raison de quarante porteurs pour cinq étapes, quatre millions de journées de

portage, sans compter le transport des denrées depuis le lieu de production jusqu'aux centres d'achat, non plus que les transports en pirogue des centres du ravitaillement à la voie ferrée.

L'Administration locale pensait, du reste, pouvoir faire effectuer ces transports par charrettes ou par bêtes de somme, et elle prévoyait. à cette fin, la construction d'un millier de kilomètres de routes nouvelles, avec leurs gîtes d'étapes, la réfection de sept cents kilomètres de routes anciennes, l'utilisation de deux mille charrettes fabriquées sur place, le dressage d'animaux de trait ou de bât, la fabrication des harnachements nécessaires, la construction d'une voie Decauville de quarante-cinq kilomètres entre Ségou et le Bani, la mise en service, après achat, de vapeurs fluviaux et de chalands sur les biefs navigables du Niger et l'utilisation par la navigation du bief Bamako-Kouroussa.

On aperçoit ainsi l'ampleur énorme de l'effort qu'il a fallu brusquement improviser.

Le cas du Soudan français a été plus ou moins celui de nos autres colonies.

Il est arrivé, par surcroît, que ces produits recueillis si difficilement et acheminés avec peine vers les ports d'embarquement, au prix d'un nombre considérable de journées de portage (à la Côte d'Ivoire le transport de quatre mille deux cents tonnes de céréales a nécessité deux millions et demi de journées de portage réparties sur cent vingt-cinq mille individus), n'ont pu être enlevés à temps, à cause de l'insuffisance et de l'irrégularité des frets. Une flotte importante est nécessaire pour assurer l'évacuation de denrées, dont le stockage est impossible sous des climats chauds et humides. Plusieurs milliers de tonnes de marchandises se sont avariées sur les quais des ports et ont été complètement perdues ou soldées à vil prix. En sorte que l'effort écrasant, fourni pour le ravitaillement par les populations autochtones, a été souvent rendu inutile, toujours disproportionné au résultat.

Les initiatives ou entreprises privées que le Gouvernement français invite à s'engager plus hardiment dans la coloni-

sation ne pourraient recommencer à leur compte ce que l'État a pu faire avec ses agents, en temps de guerre, parce que l'intérêt supérieur du pays était en jeu. D'ailleurs, si elles voulaient le tenter maintenant, l'intérêt supérieur du pays commanderait cette fois de le leur interdire. Les commerçants et les colons doivent pouvoir compter que les leçons de l'épreuve tragique de la guerre n'auront pas été vaines.

Pour étendre leurs entreprises, ils ont placé dans notre domaine d'outre-mer cinq cents nouveaux millions de francs en 1919, et en 1920, 1921 et 1922, un nouvel apport de capitaux, non encore évalué exactement, a encore considérablement accru ce chiffre. Ainsi se précise et s'affermit vers l'exploitation de nos ressources coloniales une forte « poussée » commerciale, industrielle et agricole. Le Gouvernement se doit de seconder ces efforts, dont la France entière profitera. L'expérience d'hier a démontré que l'accroissement de la production coloniale est, avant tout, une question d'outillage économique, un problème de création de moyens de transports et d'extension des cultures, dont la solution est fonction de certains grands travaux publics. Elle est aussi et surtout une question de main-d'œuvre, de préservation de la population et de la natalité, conditionnée par une œuvre large d'hygiène, d'assistance médicale, d'instruction. Et la réalisation d'un tel programme apparaît comme une œuvre d'intérêt essentiellement national, puisqu'elle doit fournir à la nation des moyens de relèvement dont elle a l'impérieux besoin.

---

CHAPITRE II

# LES COLONIES ET LE RELÈVEMENT DE LA FRANCE

En effet, mieux éclairée désormais sur son domaine colonial et sur la valeur des éléments de renaissance, de reconstitution, de vitalité nationale qu'elle y peut puiser, la France, organisant son avenir sur de plus puissantes bases, va demander à ses colonies et à ses protectorats des hommes pour son armée, de l'argent pour alléger ses charges budgétaires, des matières et des produits pour son industrie, son commerce, son alimentation, ses échanges.

## Section Première

## L'AIDE EN HOMMES

Des hommes, d'abord.

Les obligations de notre sécurité nationale, envisagée parallèlement avec les nécessités d'un relèvement économique qui doit pouvoir disposer du maximum d'énergies possible, nous amènent à organiser l'instrument de force militaire sur la conception élargie d'une France groupant près de cent millions de nationaux dans le même idéal, autour du même drapeau. Dans le temps de paix, l'arme mise ainsi au service de nos droits sera plus efficace que celle préparée par les quarante millions de Français d'une métropole à faible natalité.

Après les pertes effrayantes en hommes que la guerre lui a fait subir, l'effort militaire permanent auquel la France est obligée la maintiendrait, si les modalités actuelles de son organisme de défense n'étaient pas modifiées, en situation d'infériorité manifeste dans les luttes économiques et dans la concurrence commerciale et industrielle entre nations. Si l'ensemble des charges militaires peut être réparti sur cent millions d'épaules au lieu de s'appesantir sur quarante, les conditions seront sensiblement améliorées. Ainsi, en effet, pourra être réduite la durée du service légal pour les jeunes Français qui, consacrant plus de temps à la production et aux forces rémunératrices de l'activité sociale, concourront plus vite et plus longtemps à l'enrichissement de la nation.

L'évaluation et l'organisation méthodique de l'appoint indigène sont la préface nécessaire du statut nouveau à envisager pour l'armée française. Il faut transformer en un effort permanent et régulier la contribution indigène discontinue de la période de guerre.

La commission interministérielle des troupes indigènes instituée par arrêté du 1er mai 1920, avait estimé que les colonies devraient fournir à la métropole 332.000 hommes pour son armée, 120.000 étant recrutés dans l'Afrique du Nord, 207.000 dans l'ensemble des autres colonies. La contribution ainsi obtenue de ces dernières colonies en effectifs permanents, dans le régime normal définitif (c'est-à-dire vers 1925), aurait présenté sur les contributions actuelles une augmentation de 108.000 hommes.

Mais, en considération des inconvénients qu'elle présentait, tant au point de vue du budget métropolitain qu'au point de vue de la raréfaction de la main-d'œuvre dans les colonies, cette contribution militaire a été successivement diminuée. Elle s'abaisse à 250.000 hommes dans le rapport de M. Fabry sur le projet de loi relatif au recrutement de l'armée, puis à 206.500 hommes dans le projet de loi des cadres du 7 janvier 1922. Dans cette nouvelle organisation de l'armée du temps de paix, les effectifs seraient ainsi composés :

| ARME OU SERVICE | Français | Indigènes |
|---|---|---|
| Infanterie . . . . . . . . . . . . | 228.530 | 113.000 |
| Cavalerie . . . . . . . . . . . . | 38.600 | 12.180 |
| Artillerie et train . . . . . . . . | 98.787 | 14.760 |
| Génie. . . . . . . . . . . . . . | 29.104 | 2.756 |
| Aéronautique . . . . . . . . . . | 31.643 | 352 |
| Commis et ouvriers d'admnistration. . | 3.500 | 5.500 |
| Infirmiers . . . . . . . . . . . | 3.500 | 5.000 |
| Total. . . . . . . . . | 433.664 | 153.548 |
| Personnel militaire en remplacement du personnel civil. . . . . . . . . | 10.000 | » |
| Colonies . . . . . . . . . . . . . | 10.500 | 53.000 |
| Majoration pour la relève du personnel aux colonies. . . . . . . . . . | 4.250 | » |
| Total. . . . . . . . . | 458.414 | 206.548 |

De ces 206.500 hommes, 106.000 environ seront demandés à l'Afrique du Nord, et 100.000 à l'ensemble des autres colonies.

Voici, en résumé, les variations de la contribution militaire apportée par les troupes indigènes en 1920 et en 1922 et de celle prévue pour elles en 1924 et en 1925 :

| COLONIES dépendant du Ministère des Colonies | EFFECTIFS INCORPORÉS | | PRÉVISIONS | |
|---|---|---|---|---|
| | en 1920 | en 1922 | pour 1924 | pour 1925 |
| Afrique occidentale et équatoriale . . . . . . . . | 63.000 | 52.000 | 49.500 | 52.000 |
| Indochine. . . . . . . . | 20 000 | 20.000 | 27.500 | 34.000 |
| Madagascar . . . . . . . | 16.000 | 16.000 | 14.500 | 13.000 |
| Somalis et groupe du Pacifique. . . . . . . . . | — | 300 | — | 1.000 |
| Total. . . . . . | 99.000 | 88.300 | 91.500 | 100.000 |

De ce contingent total, une partie devra être employée à l'extérieur, et une autre entretenue aux colonies, suivant la répartition ci-après :

| CONTINGENTS | A l'extérieur | A la colonie | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Troupes noires . . . . . | 24.500 | 27.500 | 52.000 |
| Indochinois. . . . . . . | 15.000 | 19.000 | 34.000 |
| Malgaches . . . . . . . | 8.000 | 5.000 | 13.000 |
| Somalis-Pacifique . . . . | — | 1.000 | 1.000 |
| Total . . . . . . | 47.500 | 52.500 | 100.000 |

La nouvelle loi sur le recrutement de l'armée et la nouvelle loi des cadres vont poser sur des bases toutes nouvelles la question des effectifs indigènes à entretenir aux colonies; leur importance sera conditionnée non plus par la sécurité des colonies en temps de paix, mais par les exigences de la défense nationale.

La charge militaire des colonies va donc se trouver maintenue à la limite où elle était parvenue à la fin de la guerre, sans être augmentée comme on l'avait primitivement envisagé. Ces 100.000 indigènes seront suffisants pour alléger la charge militaire de la métropole, [1] mais on ne peut son-

1. Il est intéressant de rapprocher de ce projet les appréciations dont il vient d'être l'objet de la part de M. Rudolf Asmis, ancien consul général d'Allemagne au Congo belge et spécialiste des questions africaines, dans un article intitulé « Afrikanische Welt Probleme » paru dans les *Preussische Jahrbücher* (décembre 1921, vol. 186, livraison 3, p. 289 à 308) :

« La France a cajolé ces troupes (les contingents coloniaux) d'une façon exagérée. Toujours et partout elles furent fêtées comme les héros de la Marne, de l'Yser, de Verdun, etc... En fait, ce n'était certainement pas sans raison. Les soldats de couleur, tout comme les blancs, ont reçu la Légion d'honneur et d'autres distinctions. En Rhénanie, des soldats de couleur ont pu, d'une certaine façon, obtenir vis-à-vis des blancs un traitement favorisé, ce qui ne peut manquer d'entraîner sous peu, de l'avis de tous, entre autres de la germanophile *African World*, de graves dangers pour toute la race

ger à en diminuer le nombre, car il est indispensable qu'on puisse disposer, dans l'éventualité d'une mobilisation, d'un contingent important de réservistes instruits.

blanche établie en Afrique et plus particulièrement aussi en ce qui concerne la situation des femmes blanches.

« C'est que la France compte dans l'avenir compléter ses effectifs militaires par un contingent important d'indigènes, malgré l'accroissement considérable des mariages en France et l'augmentation continue et remarquable des naissances en 1920 par rapport à celles de l'année 1913. La Commission interministérielle pour les troupes indigènes... déclare nécessaire que l'ensemble des colonies fournisse d'une façon régulière 332.000 hommes... Le nouveau Ministre des Colonies, Sarraut, s'est emparé de ces exigences dans son programme et toute la politique du gouvernement français dirige vers ce but l'éducation des indigènes (!!) Ce programme envisage expressément l'assistance médicale aux indigènes et leur instruction comme un moyen de développer leurs capacités militaires en vue du renforcement et de l'accroissement de cette force d'appoint que les colonies en cas de guerre enverraient à la Métropole.

« Les Français n'ont pas appréhendé pour eux-mêmes les conséquences politiques et ethniques qui pourraient en résulter. Déjà, avant la guerre, la situation des indigènes vis-à-vis des blancs dans les colonies françaises, était tout autre que dans les colonies anglaises ou allemandes. L'affirmation de la différence des races, qui est comme le postulat de l'administration (Voraussetzung für die Werwaltungstätigkeit) *dans les colonies anglaises et allemandes* en ce qui concerne la politique indigène, n'existait pas dans les colonies françaises.

« Je me souviens, au cours de mes voyages à travers les possessions françaises, d'avoir vu des hommes de couleur jugeant des blancs en qualité de magistrats, remplissant des fonctions administratives et autres semblables, et pareillement des femmes de couleur, épouses légitimes de Français blancs et, au contraire, des Françaises blanches servant de domestiques, au vu et au su de tous, à des indigènes. A cette époque, la France reconnaissait déjà le droit à la naturalisation à certains indigènes, quoiqu'elle n'en fit cependant point application fréquente. Et de même, la France avait déjà accordé à un petit nombre d'indigènes le droit de vote pour le Parlement français.

« Et si maintenant, en généralisant ces droits, la France devait procéder à un recrutement régulier de troupes de couleur, elle n'engagerait pas en tout cas la politique coloniale dans une voie complètement nouvelle. Déjà dans le document mentionné plus haut, il est fixé comme ligne de conduite en ce qui concerne l'éducation des indigènes, que ceux-ci doivent de plus en plus se rapprocher de la vie intellectuelle et morale du peuple français et bénéficier des bienfaits de la civilisation (... mehr und mehr dem intellektuellen und moralischen Leben des französischen Volkes und den Wohltaten der Zivilisation anzunähern sind). Etant donné ce but, il est tout à fait logique que la politique d'instruction et d'éducation des autochtones aboutisse à une francisation systématique de la population indigène (eine systematische Französierung der Eingeborenenbevölkerung. » (*loc. cit.*, pp. 299 et 300).

## Section II

## L'AIDE EN CAPITAUX

Par ailleurs, en vue d'atténuer le poids dont la réforme militaire pèsera sur le budget métropolitain, il faudra, dans l'avenir, pouvoir demander encore aux colonies d'augmenter leur contribution financière actuelle aux dépenses militaires et de supporter une plus large part des frais de l'organisation nouvelle. Le but vers lequel on doit tendre est que chaque colonie soit un jour en état de faire face elle-même à toutes ses dépenses militaires, à toutes les charges de son corps d'occupation.

Presque toutes les colonies, actuellement, pourvoient à leurs dépenses *civiles*. Les subventions que l'Etat fournit aux moins favorisées d'entre elles sont peu importantes. Elles comptaient pour 13.409.344 francs dans le budget de 1921. Elles ont été abaissées successivement à 8.696.763 francs dans le budget de 1922 et à 8.575.781 francs dans le projet de budget de 1923. En voici le détail :

*Voir tableau page suivante.*

## Subventions accordées aux colonies pour pourvoir aux dépenses civiles [1]

| Chapitres du budget du Ministère des Colonies | Saint-Pierre et Miquelon | Tahiti | Wallis | Nouvelles Hébrides | Afrique équatoriale | Réunion |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Subvention au budget local . . . . | 245.000 (200.000) | 171.000 | 22.500 | 325.000 | » | » |
| Subvention pour le service de l'emprunt . . . . . | » | » | » | » | 949.237 (949.118) (1.619.027) | » |
| Contribution aux dépenses des Services hospitaliers . . . | 37.000 | » | » | 20.000 | » | » |
| Maladie du sommeil . | » | » | » | » | 500.000 | » |
| Contribution aux dépenses de l'Inscription maritime . . | 92.126 | » | » | » | » | » |
| Subvention pour équilibre budgétaire. . | » | » | » | » | 4.000.000 | » |
| Subventions ordinaire et extraordinaire au budget annexe du Chemin de fer et du Port de la Réunion . . . . | » | » | » | » | » | 2.334.900 (640.010) |
| Budget de 1922. . . | 374.126 | 171.000 | 22.500 | 345.000 | 5.449.237 | 2.334.900 |
| Projet de budget de 1923 . . . . . . | 329.126 | 171.000 | 22.500 | 345.000 | 7.068.145 | 640.010 |

1. Les chiffres entre parenthèses sont ceux du projet de budget de 1923.

Non seulement l'avenir doit amener la suppression de ces subventions, mais encore, comme nous l'avons dit plus haut, il doit voir nos possessions d'outre-mer prendre progressivement une part de plus en plus grande des dépenses militaires anciennes et nouvelles. Ces contributions, assurément,

doivent n'être imposées qu'avec prudence et ne pas être grossies prématurément : elles supposent nécessairement, pour les colonies qui auront à les supporter, une situation budgétaire rendue plus favorable par l'enrichissement qu'elles recueilleront d'une mise en valeur plus intensive de leurs ressources actuelles.

Et c'est également de cette intensification des ressources coloniales que la Métropole doit attendre un facteur puissant de rénovation économique et financière.

## Section III

## L'AIDE EN MATIÈRES PREMIÈRES

Pour restaurer sa prospérité, en rétablissant le mécanisme de ses échanges qui est complètement faussé, la France doit chercher à se procurer dans ses colonies une très large part des matières premières qui lui manquent et qu'elle est obligée aujourd'hui de demander à l'étranger. Les achats très importants que notre pays a dû faire, notamment en Angleterre, en Espagne et aux Etats-Unis d'Amérique, ont eu la répercussion désastreuse que l'on connaît sur notre change. Si l'on considère, depuis la fin de la guerre, les courbes de la cote du franc par rapport aux diverses devises étrangères, courbes qui sont le reflet de notre situation économique, on constate que notre monnaie nationale, après quelques alternatives de hausse et de baisse, est allée s'effritant de mois en mois et est tombée à des cours qui diminuent son pouvoir d'achat de 50 à 75 %.

Le tableau ci-après le montre très clairement :

*Voir tableau page suivante.*

## Cours des principales monnaies étrangères à la Bourse de Paris [1]

| DATES | LIVRE sterling (25 fr. 221) | DOLLAR (5 fr. 1825) | PESETA (1 fr.) | FRANC suisse (1 fr.) | FRANC belge (1 fr.) | FLORIN hollandais (2 fr. 083) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | francs | francs | francs | francs | francs | francs |
| 2 janvier 1918 . . . | 27.155 | 5.70 | 1.391 | 1.305 | » | 2.475 |
| 1er juillet 1918. . . . | 27.155 | 5.70 | 1.576 | 1.432 | » | 2.900 |
| 11 novembre 1918 [2] . . | 25.975 | 5.45 | 1.085 | 1.072 | » | 2.265 |
| 2 janvier 1919 . . . | 25.975 | 5.45 | 1.092 | 1.127 | » | 2.320 |
| 1er juillet 1919 . . . | 29.780 | 6.47 | 1.287 | 1.190 | 0.9625 | 2.530 |
| 2 janvier 1920 . . . | 40.975 | 10.81 | 2.060 | 1.925 | 1.0125 | 4.050 |
| 12 avril 1920 [3]. . . . | 67.450 | 16.97 | 3.000 | 3.080 | 1.0775 | 6.150 |
| 1er juillet 1920. . . . | 47.925 | 12.10 | 1.997 | 2.185 | 1.0525 | 4.295 |
| 3 janvier 1921 . . . | 60.525 | 17.07 | 2.255 | 2.615 | 1.0500 | 5.375 |
| 1er juillet 1921 . . . | 46.635 | 12.49 | 1.615 | 2.102 | 0.9950 | 4.105 |
| 4 janvier 1922 . . . | 52.480 | 12.45 | 1.855 | 2.417 | 0.9525 | 4.610 |
| 3 juillet 1922. . . . | 52.950 | 11.98 | 1.865 | 2.277 | 0.9500 | 4.615 |
| 8 novembre 1922 [4] . | 71.815 | 16.06 | 2.450 | 2.895 | 0.9130 | 6.340 |
| 2 janvier 1923 . . . | 62.860 | 13.55 | 2.125 | 2.562 | 0.9180 | 5.342 |

Cet effondrement du franc est dû à des causes sans doute diverses, mais dont les deux principales sont l'inflation monétaire et la position constamment défavorable de notre balance commerciale.

Il appartient au Ministre des Finances de rechercher les remèdes à l'accroissement excessif de l'émission du papier-monnaie et d'arrêter l'extension artificielle de la circulation

1. Sous chaque devise étrangère est indiquée la parité.
2. Armistice.
3. Cours maximum des changes en 1920.
4. Cours maximum des changes en 1922.

monétaire. Ecartant ce dangereux palliatif qu'on nomme « dévalorisation » ou « dévaluation », et qui est un réajustement du poids d'or nominal des monnaies à leur valeur intrinsèque actuelle par quoi on espère stabiliser le cours des devises (comme si l'existence du cours forcé et les restrictions à la libre circulation de l'or n'étaient pas des obstacles insurmontables à cette stabilisation), l'Administration des Finances doit rechercher les moyens de parvenir à la « déflation », c'est-à-dire au retour à la parité en or d'avant-guerre de notre monnaie [1]. La « dévalorisation » serait une faillite déguisée de l'Etat, sacrifiant toute une classe d'intéressés et risquant de provoquer des crises sociales; la « déflation » respecte les droits de chacun et, par une adaptation progressive, tend à rétablir l'ancienne hiérarchie des valeurs. Nous devons avoir confiance dans le relèvement de notre monnaie.

Si l'assainissement des finances nationales et le rétablissement de l'équilibre budgétaire sont le lot de l'Administration des Finances et, en dernière analyse, du parlement, les colonies peuvent apporter un utile concours au rétablissement de la balance des paiements extérieurs, à l'équilibre si désirable entre nos importations et nos exportations pour le commerce spécial. Avant la guerre, la France se suffisait en grande partie à elle-même; elle est maintenant obligée de recourir très largement à l'étranger et c'est pour elle un danger que révèlent les statistiques suivantes [2] :

1. La Commission financière de la Conférence économique internationale de Gênes n'a pas cru qu'une recommandation uniforme pour tous les pays pouvait être arrêtée en termes absolus. Voici le texte de la Résolution 8 qu'elle a adopté, touchant la détermination et la fixation de la valeur or de l'unité monétaire : « Cette mesure ne pourra être prise dans chaque pays que lorsque les circonstances économiques le permettront ; chaque pays devra, en effet, trancher alors la question de savoir s'il adopte l'ancienne parité or ou une nouvelle parité voisine de la valeur du change, à ce moment, de son unité monétaire. » (Ministère des Affaires étrangères, Documents Diplomatiques, *Conférence économique internationale de Gênes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1922, p. 152).

2. Documents verts. Statistiques du Commerce général publiées par la Direction Générale des Douanes.

| ANNÉES | IMPORTATIONS | EXPORTATIONS | EXCÉDENT DES IMPORTATIONS |
|---|---|---|---|
| | francs | francs | francs |
| 1913 . . . . . . . . | 8.421.332.000 | 6.880.217.000 | 1.541.115.000 |
| 1914 . . . . . . . . | 6.402.169.000 | 4.868 834.000 | 1.533.335.000 |
| 1915 . . . . . . . . | 11.035.794.000 | 3.937.369.000 | 7.098.425.000 |
| 1916 . . . . . . . . | 20.640.419.000 | 6.214.594.000 | 14.425.825.000 |
| 1917 . . . . . . . . | 27.554.055.000 | 6.012.698.000 | 21.541.357.000 |
| 1918 . . . . . . . . | 22.301.384.000 | 4.722.694.000 | 17.578.690.000 |
| 1919 . . . . . . . . | 35.799.267.000 | 11.879.600.000 | 23.919.667.000 |
| 1920 . . . . . . . . | 49.904.897.000 | 26.894.938.000 | 23.009.959.000 |
| 1921 [1] . . . . . . . | 23.548.473.000 | 21.553.101.000 | 1.995.372.000 |
| 1922 [1] . . . . . . . | 23.900.601.000 | 20.641.991.000 | 3.258.610.000 |

Chacun sait que le mouvement des marchandises n'est pas le seul élément de notre balance commerciale, mais il est de beaucoup le plus important. D'ailleurs, les autres éléments de compensation sur lesquels on pouvait compter avant la guerre (intérêts des capitaux à l'étranger, frets, etc.) ou bien ont disparu, ou bien agissent dans un sens défavorable, en telle manière que la seule façon pratique de modifier immédiatement notre balance commerciale est de réduire nos importations et d'accroître nos exportations, afin que celles-ci soient payées par celles-là et qu'il ne soit plus nécessaire pour combler la différence, d'ouvrir des crédits que leur cause même rend plus difficiles à obtenir.

Il ne faut pas se laisser leurrer par les inventions séduisantes et les remèdes prometteurs des « amateurs » et des théoriciens abstraits. Une stabilisation artificielle des changes, une monnaie internationale sont de dangereuses rêveries. Le retour au régime de l'étalon d'or et aux parités d'avant-guerre, tel est le seul but à poursuivre.

1. Valeurs provisoires calculées d'après les taux fixés pour 1919 par la Commission des valeurs de douanes.

Pour cela il faut à tout prix enrayer l'accroissement de notre dette extérieure, qui influe sur la situation de notre change. Et les colonies ont un rôle essentiel à jouer dans une telle politique [1].

Si la réduction, en effet, des achats à l'extérieur peut être relativement aisée pour tels produits qui ne sont pas indispensables à notre industrie, elle est impossible pour les matières premières qui sont l'aliment de nos usines et de nos manufactures en activité normale : matières grasses, coton, soie, laines, lin, pâte à papier, bois, peaux, gommes et caoutchoucs, engrais, minerais, etc. Le sol métropolitain ne les fournit qu'insuffisamment, mais on peut les trouver en quantités inépuisables dans nos colonies. Nonobstant la diminution considérable de nos importations en 1921, la question demeure entière parce que cette diminution a porté fortement sur les matières premières en raison de la crise

1. Ces lignes ont été écrites au début de 1921 (Cf. Exposé des motifs de notre projet de loi n° 2449, p. 22), à un moment où les théories les plus aventurées se faisaient jour. Notre doctrine vient d'être confirmée d'une façon éclatante dans les résolutions adoptées par la Commission financière de la Conférence économique internationale de Gênes :

A. — Touchant la stabilisation artificielle des changes :

« Résolution 14. — Tout contrôle artificiel des opérations de change, que ce soit en exigeant des licences pour les opérations de change ou en limitant les tarifs auxquels ces opérations peuvent être effectuées, ou en établissant une distinction entre les différents buts en vue desquels le change peut être exigé, ou enfin en empêchant la liberté des opérations de change à terme, est vain et nuisible et devrait être aboli le plus tôt possible. » (Ministère des Affaires étrangères. Documents diplomatiques, *loc. cit.*, p. 154).

B. — Touchant le retour au régime de l'étalon d'or et aux parités d'avant-guerre :

« Résolution 1. — La condition essentielle de la reconstruction économique de l'Europe est que chaque pays parvienne à stabiliser la valeur de sa monnaie. »

« Résolution 4. — Il est désirable que toutes les monnaies européennes soient basées sur un étalon commun. »

« Résolution 5. — L'or est le seul étalon qu'à l'heure actuelle tous les Etats européens pourraient convenir d'adopter. »

« Résolution 6. — Il est de l'intérêt général que les Gouvernements européens déclarent dès à présent que l'établissement d'un étalon or est le but final vers lequel ils tendent et qu'ils se mettent d'accord sur le programme par l'application duquel ils se proposent d'atteindre ce but. » (Ministère des Affaires étrangères, Documents diplomatiques, *loc. cit.*, p. 151).

industrielle et qu'elle aura forcément une tendance à disparaître à mesure que la crise s'atténuera.

Jetons un coup d'œil sur nos importations :

| ANNÉES | Produits alimentaires | Matières nécessaires à l'industrie | Objets fabriqués |
|---|---|---|---|
| 1913 . . . . . . . . | 1.817.579.000 | 4.945.732.000 | 1.658.021.000 |
| 1918 . . . . . . . . | 5.639.730.000 | 10.065.748.000 | 6.595.906.000 |
| 1920 . . . . . . . . | 11.874.910.000 | 25.156.544.000 | 12.873.443.000 |
| 1921 . . . . . . . . | 6.205.898.000 | 12.398.040.000 | 4.944.535.000 |
| 1922 . . . . . . . . | 5.800.002 000 | 14.068.140.000 | 4.052.469.000 |

Le tribut très lourd que nous payions à l'étranger en 1913 pour nos achats de matières premières a quadruplé *en valeur* en 1920, alors qu'il est demeuré à peu près stationnaire *en poids* (quarante-trois millions de tonnes en 1913 contre quarante-huit millions de tonnes en 1920). Le coût des marchandises étrangères n'a pas été influencé seulement par la dépréciation de notre monnaie, mais par l'hypertrophie de la demande et par la main-mise de quelques Etats étrangers sur certaines matières premières. C'est ainsi que nous avons payé une part importante des soixante-neuf millions de livres de bénéfices réalisés par le Gouvernement britannique sur l'accaparement de la laine australienne, une part aussi de la hausse provoquée sur les charbons anglais et imposée sur les charbons allemands, une part enfin des prix élevés de la soie, artificiellement maintenus au Japon par une intervention du Gouvernement mikadonal.

Il importe de nous dégager dans la mesure du possible de cette onéreuse servitude. Ce n'est point qu'il faille songer à une sorte d'omniproduction, impossible à réaliser en fait, grâce à laquelle notre pays serait économiquement indépendant du reste du monde. Il suffit d'énoncer une telle proposition pour en montrer l'absurdité. La doctrine mercantiliste a fait son temps : on ne prétend aucunement chercher à

faire produire à notre territoire national et colonial tout ce qui nous est nécessaire et nous passer complètement de nos voisins. Une telle conception serait inconsidérée. Mais sans être suspect de nationalisme économique, on peut rechercher à développer les productions capitales essentielles pour la vie de la nation, dans une mesure judicieuse, pour la protéger des crises, sans faire obstacle à la liberté des échanges. Nous devons faire tout notre possible pour nous dégager de l'étreinte qui nous oppresse et échapper aux mains avides des nations « profiteuses ».

Pour la France, comme pour tous les anciens pays belligérants, sauf les Etats-Unis, les problèmes de l'économie nationale ont complètement changé d'aspect. Ce que l'on recherche actuellement — malgré les apparences trompeuses d'une crise passagère qui sera expliquée plus loin, — ce ne sont plus seulement les débouchés, objet du souci des économistes du siècle dernier, mais les matières premières. Le centre de gravité de la vie économique des peuples passe, par une évolution rapide, du produit fabriqué à la matière brute. Les pays neufs vont ainsi se trouver dans de meilleures conditions d'équilibre que les pays fortement industrialisés. La France qui, avec ses possessions d'outre-mer, occupe une situation mixte, n'aura rien à craindre du bouleversement qui s'effectue par réaction contre les excès de l'industrialisme, si elle conduit avec méthode une politique sage et vigoureuse de production.

En s'adressant à son empire d'outre-mer, elle pourra se soustraire, à bref délai, à la rançon excessive que certains pays exigent d'elle, et ne plus être victime des appétits de lucre de fournisseurs étrangers. L'impôt écrasant qu'ils prélèvent sur nous se trouve multiplié par l'écart des changes. Comme les gros achats de matières premières, en augmentant le passif de la balance des comptes, aggravent encore le déséquilibre des changes, c'est avec une vitesse accélérée que nous glisserions sur la pente fatale qui mène au néant économique et financier. Au contraire, c'est *en francs* que l'importateur français paiera le producteur indigène des co-

lonies françaises. Plus grande sera la proportion des importations coloniales dans l'ensemble de nos importations, moindres seront les paiements que nous aurons à effectuer à l'étranger, et plus rapidement sera rétablie notre balance commerciale et assainie notre monnaie nationale [1].

Par là, la mise en valeur des colonies rentre dans le cadre des recommandations formulées par la Conférence financière internationale qui a tenu ses séances à Bruxelles, du 24 septembre au 8 octobre 1920 : « Renoncer à toute dépense extraordinaire non productive et employer toutes les richesses nationales à des dépenses strictement productives [2]. »

1. Cette politique des matières premières est conforme aux vœux émis en juin 1921 par le Congrès de la *Semaine du Commerce extérieur*.

La première section (Matières premières et produits importés) a émis les vœux suivants : «... 2° Que les Unions syndicales de producteurs et les grands groupements économiques s'efforcent, d'accord avec les grandes administrations publiques, d'établir un programme pour le développement des matières premières nécessaires à nos industries, tant en France que dans les colonies... » (*Semaine du Commerce extérieur*. Compte-rendu des travaux, Paris. Association nationale d'expansion économique, 1921, pp. 27 et 70).

La deuxième section (Colonies) proclama que « la base essentielle de notre retour à des conditions économiques normales, dans une progression régulière, est la mise en valeur intégrale de nos colonies » (*Ibid.*, p. 73) et que « à quelques exceptions près, et encore exceptions secondaires, nos colonies produisent ou peuvent produire toutes les matières premières pour lesquelles nous sommes demeurés tributaires du dehors en une mesure majeure ». Elle adopta les conclusions suivantes :

« Un relevé des matières premières susceptibles d'être introduites en France ou dans nos colonies, sera établi avec indication des quantités importées et des pays de provenance...

« Un plan de travail et un programme seront arrêtés pour chaque genre de matière. Les compagnies déjà existantes en France ou dans les colonies, dans le but de se procurer la matière envoyée au consommateur français, sont invitées à se prononcer sur la possibilité de développer leur exploitation. Elles indiqueront les quantités progressives sur lesquelles les consommateurs peuvent compter et établiront un programme financier...

« La liaison, la coordination des efforts, les programmes à longue haleine, assureront le développement rapide de nos colonies. » (*Ibid.*, pp. 86 à 88).

2. *Rapport de la Conférence financière internationale*, Dewarichet, Bruxelles, 1920, p. 18 et 19.

Ces recommandations ont été renouvelées en 1922 par la Commission financière de la Conférence économique internationale de Gênes. La Résolution 17, § b, dispose : « Toutes les dépenses extraordinaires seront réduites progressivement jusqu'à l'abolition totale, et ne devront pas être couvertes au

Ce sont essentiellement des dépenses de cette nature qui seront engagées dans notre domaine d'outre-mer par l'exécution d'un programme d'outillage économique. Il est facile de le montrer.

L'utilité d'un travail public se mesure aux avantages que doit en tirer la collectivité. Sa réalisation est une question d'opportunité, qui dépend de facteurs multiples dont quelques-uns sont d'ordre politique ou moral, et dont d'autres relèvent de la situation économique de la nation.

Si la France veut tenir dans le monde la place à laquelle son passé, sa puissance et sa victoire lui donnent droit, elle doit étayer sa politique générale sur une forte politique de travaux publics. L'histoire fournit une foule d'exemples de l'exactitude de ce principe. Les Romains, qui sont peut-être les plus grands colonisateurs de tous les temps, ont laissé dans tous les pays de l'ancien monde des traces de leur civilisation, en Afrique mineure, en Gaule, en Espagne, et de la Dacie au nord de la Bretagne, du Danube au golfe de Solway, en passant par les forêts des Barbares à qui une ligne fortifiée du Rhin au Mein devait déjà interdire l'entrée des jardins de l'Occident. Les Arabes couvrirent la péninsule ibérique d'un admirable réseau de canaux d'irrigation qui avaient transformé le pays et qui fonctionnent encore, avec la vieille réglementation maure, dans quelques régions qui ont échappé à des destructions fanatiques. Napoléon a traversé les massifs montagneux de routes hardies, enjambé les fleuves avec des ponts solides et marqué son empreinte dans toute l'Europe occidentale. La France républicaine a réalisé dans le passé un ensemble de grands travaux publics dont l'importance ne le cède en rien aux plus beaux efforts antérieurs ; mais elle se doit aujourd'hui de compléter son œuvre.

Ces considérations de haute politique pourraient cependant risquer de ne pas avoir toute leur portée en ce temps de vie

moyen d'emprunts, à moins qu'il ne s'agisse indubitablement de nouveaux capitaux en vue de la production. » (Ministère des Affaires Etrangères, Documents diplomatiques, *loc. cit.*, p. 155 et 156).

difficile et de changes avilis, où les préoccupations utilitaires semblent devoir primer toutes les autres, où la situation financière du pays exige la plus stricte économie des deniers de l'Etat et conditionne étroitement tout nouvel engagement de dépenses. Il faut, dès lors, montrer que, même à ce point de vue, de grands travaux coloniaux répondent aux préoccupations nationales les plus immédiates et les plus strictes.

Après avoir pourvu aux dépenses assurant la sécurité intérieure et extérieure de la nation, à celles relatives au fonctionnement des services publics, à celles d'intérêt social (hygiène, assistance, instruction publique) qui augmentent la valeur et le rendement des individus, le budget de l'Etat doit s'appliquer aux travaux publics neufs destinés à accroître le capital économique fructifié par l'activité industrielle du pays, ces travaux étant classés suivant leur utilité nationale, c'est-à-dire leur productivité, et étant exécutés ensuite dans l'ordre d'urgence adopté. Ces bases rationnelles étant établies, il ne s'ensuit pas, bien au contraire, que, dans un programme national d'outillage économique, les travaux publics coloniaux ne doivent prendre rang qu'après tous les travaux métropolitains.

Les travaux coloniaux, sans doute, doivent céder le pas tout d'abord à la réfection des usines et des houillères des régions dévastées, dont le rétablissement est non seulement un devoir très hautement impérieux, mais doit accroître en outre la production métropolitaine et réduire les importations ; on comprend aussi qu'ils puissent prendre rang après l'aménagement de l'énergie hydraulique, en vue de réduire nos achats de charbon étranger. Mais, cela fait, et en se plaçant au seul point de vue de l'intérêt national, les travaux coloniaux peuvent entrer en concurrence avec tous les autres travaux métropolitains, avec cette différence qu'une même dépense consacrée à l'amélioration, d'un côté, d'un organisme perfectionné, et de l'autre côté, d'un organisme rudimentaire, produit plus d'effet utile dans le second cas que dans le premier.

C'est là une vérité capitale. Une dépense de cinquante

millions dans le port du Havre ou celui de Marseille aura pour résultat de diminuer de quelques heures la durée des opérations des navires qui le fréquentent; la même dépense effectuée dans une rade coloniale permettra aux navires de faire en un jour des opérations qui exigent huit à dix jours. Le trafic est, pour le second port, beaucoup moins important, mais l'avantage élémentaire est plus grand, et ce qu'il faut envisager au point de vue de l'intérêt général, c'est le produit de l'un de ces facteurs par l'autre. Un profit d'une heure sur dix navires donne un bénéfice total de dix heures. Le gain de huit jours sur un seul navire procure un bénéfice autrement considérable. L'utilisation des bateaux s'en trouve davantage accrue et, par suite aussi, l'effectif utilisable de la marine marchande, sans qu'on puisse tirer argument de l'importance inégale des trafics des ports métropolitains et coloniaux, Saïgon occupant la quatrième place avant Bordeaux parmi les ports français, et Dakar étant lui-même à un rang tout à fait honorable.

Autre exemple. L'amélioration d'une voie d'eau en France est considérée comme d'utilité publique si elle permet aux chalands de six cents tonnes de se substituer aux péniches de trois cents tonnes; elle procure, dans le prix des transports, une diminution de quelques millièmes par tonne kilométrique, diminution dont la consommation ne profitera que dans une proportion infime, si même l'intermédiaire ne l'absorbe pas. La même dépense, judicieusement appliquée à la navigabilité des fleuves coloniaux, permettra d'atteindre des régions immenses dont les produits naturels ne peuvent, en l'état actuel, supporter les frais prohibitifs de transports dont ils sont grevés. La même dépense permettra tels grands travaux d'irrigation, dans la vallée du Niger par exemple, où le coton pourra être produit en quantité suffisante pour remplacer le coton d'origine étrangère, auquel nous avons payé, en 1919, un tribut de un milliard quatre cent quatre-vingt-treize millions de francs. Dans ce cas concret, la dépense d'établissement à engager, une fois pour toutes, serait inférieure au quart du supplément de dépenses que nous

impose annuellement, pour l'achat de cette matière, la seule perte au change.

Alors que les grands travaux métropolitains contribuent seulement à « l'augmentation » de la production, les grands travaux coloniaux ont pour conséquence de « créer » la production, par la mise en œuvre de richesses inexploitées mais utilisables aussitôt qu'elles sont devenues accessibles, mise en œuvre qui permettra, à son tour, de préparer l'exploitation progressive de richesses moins immédiates. Ainsi, on évitera de demander à la seule taxation de la richesse existante les moyens de faire face à la charge des emprunts qui seront nécessaires pour couvrir les grosses dépenses de premier établissement. C'est là une remarque qui a sa valeur, par la métropole, par suite de sa situation financière, sera amenée à examiner minutieusement les demandes de garantie d'intérêt pour que les dettes des colonies ne tombent pas à sa charge.

Un effort financier moindre peut, aux colonies, produire des résultats économiques beaucoup plus considérables que dans la métropole, car l'effort à faire pour réaliser une amélioration donnée est d'autant plus grand qu'on approche du maximum de rendement dont est susceptible l'organisme visé. Il est moins onéreux, par exemple, de tirer une récolte d'un champ en jachère que d'augmenter d'une façon infime la culture intensive, et même si la récolte du premier est médiocre, l'utilité du premier travail, au point de vue de l'intérêt général, est supérieure à celle du second.

Par là se trouve amplement justifiée la politique de travaux publics préconisée par le Département des Colonies.

Ces considérations n'ont pas échappé à l'attention du Gouvernement.

C'est en prenant pour criterium leur seule valeur productive qu'à été élaboré le programme de grands travaux coloniaux que laissaient prévoir les engagements gouvernementaux pris, à diverses reprises, depuis le début de la présente législature, devant le Parlement français.

Alors qu'il venait d'être appelé à la Présidence du Conseil, M. Alexandre Millerand indiquait, dans sa déclaration aux Chambres, le 22 janvier 1920, que la tâche essentielle du Gouvernement serait de « dresser dans tous les domaines, — restauration des régions dévastées, agriculture, commerce, industrie, mise en œuvre de nos ressources naturelles dans nos colonies comme dans la métropole, transports, marine marchande, travaux publics, — avec le bilan exact de la situation, un programme méthodique et précis à réaliser en une période déterminée ».

Lorsque la confiance de l'Assemblée nationale l'eût appelé à la magistrature suprême, le nouveau Président de la République renouvelait et complétait la pensée de l'ancien Président du Conseil en insistant sur l'étroite solidarité des intérêts matériels et moraux qui unissent la Mère-Patrie à ses colonies et lui font un devoir d'en poursuivre l'épanouissement à la fois économique et intellectuel. Il disait dans son message : « Notre Algérie, nos pays de protectorat, nos colonies, dont l'admirable accroissement atteste le génie et la ténacité d'hommes d'Etat républicains, ont payé largement et sous toutes les formes leur dette à la métropole. Elle saura reconnaître à son tour ce qu'elle leur doit en les associant de plus en plus intimement à sa vie politique et morale. »

M. le Président du Conseil Aristide Briand, dans la déclaration ministérielle qu'il apportait aux Chambres, le 20 janvier 1921 confirmait en ces termes l'invariable dessein du Gouvernement d'appliquer son effort aux réalisations d'une politique coloniale digne de la nation française et conforme à ses intérêts autant qu'à ses devoirs : « La restauration économique de la France trouvera aussi un précieux appoint dans l'utilisation des ressources incomparables que nous offre notre domaine colonial et qui nous ont été d'un si grand secours pendant la guerre. Un programme d'ensemble pour la mise en valeur de nos colonies, tant par le développement de leur outillage économique que par les œuvres d'hygiène et d'enseignement propres à procurer à nos sujets

et protégés les bienfaits de notre civilisation, vous sera présenté sans tarder. »

C'est ce programme méthodique et précis de mise en valeur des colonies que, conformément aux déclarations du Gouvernement, nous avons soumis à l'approbation des Chambres.

Et ce qu'il convient de mettre en lumière tout de suite, c'est que si ce programme s'applique essentiellement à l'accroissement de valeur *économique* de notre domaine colonial, il n'en sépare pas la recherche d'un accroissement de valeur *humaine* par l'effet d'une association de plus en plus étroite des populations indigènes à la vie intellectuelle et morale de la Nation et aux bienfaits de la civilisation. Dans les œuvres réparatrices de la paix, la France entend ne rien oublier des solidarités qui, durant les heures cruelles de la guerre, se sont scellées entre elle et ses sujets et protégés indigènes auxquels elle a conféré le suprême honneur de combattre à côté de ses fils, sous les plis de son drapeau; et elle veut en marquer le sens, plus fermement que jamais, dans l'effort même qu'elle désire consacrer aux améliorations générales des pays placés sous sa souveraineté.

## CHAPITRE III

# UNE POLITIQUE COLONIALE

Il s'ensuit que ce n'est pas uniquement un programme « d'outillage économique » qui a été dressé : c'est le plan d'une « mise en valeur d'ensemble », dans laquelle les améliorations d'ordre moral, intellectuel, politique et social sont étroitement liées aux réalisations d'ordre matériel.

Et c'est pourquoi, parallèlement aux créations d'intérêt spécialement économique, le projet de loi que nous avons déposé assigne leur rang aux œuvres d'enseignement, d'éducation, d'hygiène et d'assistance indigènes qui, en aménageant les fortes bases de l'avenir de progrès que la civilisation coloniale doit à la dignité même de l'espèce humaine, affirment et consacrent les obligations supérieures de la politique d'expansion lointaine, telle du moins que la France tient à honneur de la comprendre et de la pratiquer.

Cette déclaration nous amène, dans un exposé de principe qui est la préface naturelle du programme de réalisations qu'elle commande, à définir nettement, une fois pour toutes, le caractère, l'esprit et les buts de la politique coloniale française.

C'est un point fondamental, sur lequel une explication précise et complète n'est pas superflue, surtout dans les temps que nous vivons. S'il faut, en effet, marquer fermement le sens de cette politique, c'est pour cette raison nécessaire et suffisante qu'un grand pays comme le nôtre, où qu'il aille et qu'il agisse, doit pouvoir dire et se dire que, partout, il

reste fidèle à lui-même. C'est qu'il doit pouvoir regarder même sa politique « coloniale » bien en face, comme un miroir de sa conscience, et ne pas avoir honte ou remords d'une contradiction choquante, d'une antinomie brutale entre ce qu'il fait au loin et ce qu'il fait dans sa métropole. C'est qu'enfin il doit franchement envisager et accepter les conséquences logiques des principes selon lesquels il conduit l'entreprise extérieure dont il a pris la responsabilité.

Car s'il peut être vrai, comme on l'a dit parfois, que certaines idées ne sont pas des articles d'exportation, il est encore plus vrai que la France, au dehors, ne peut pas abdiquer l'essence même de son génie, de sa mission humaine, qui est d'agir dans le droit et pour le droit, de civiliser au sens plein du mot, d'affirmer en tous lieux une inspiration où se retrouvent les grands traits de la tradition nationale.

## LA DOCTRINE FRANÇAISE

Ainsi que nous avions l'honneur de l'exposer devant le Sénat, dans la séance du 27 février 1920, en formulant les principes d'une politique dont le projet de loi que nous avons déposé est la traduction réaliste, la France et son Gouvernement n'envisagent pas « l'entreprise coloniale » du seul point de vue étroitement personnel, utilitaire et autoritaire de « l'intérêt du conquérant ».

Une telle conception a pu être à l'origine, et même pendant un long temps, celle de tous les peuples « colonisateurs ». Elle a eu pour expression le système rigide de l'ancien *Pacte colonial*. Système simple, et combien impérieux ! Sa formule est que « les colonies ne sont faites que pour la métropole ». D'où une double conséquence, également impitoyable pour les colonies, au point de vue économique, comme au point de vue humain.

Au point de vue économique, la possession coloniale n'est, pour sa métropole, qu'un « marché privilégié » où cette dernière prélèvera les denrées dont elle a besoin et imposera

en retour les produits qu'elle fabrique. La politique économique se réduit ici aux procédés rudimentaires de la cueillette et du troc. C'est proprement la politique « d'exploitation », dans le sens péjoratif du mot, politique d'épuisement et de stagnation qui ruine peu à peu les colonies, les condamne à l'anémie et à la débilité, brise en elles tout ressort d'initiative créatrice. La « cueillette » vient purement et simplement s'emparer, dans le domaine assujetti, de la denrée ou du produit spontané, et même, pour l'avoir plus vite, n'hésite pas à détruire ce qui le porte. Elle coupe l'arbre pour avoir le fruit, et ne le replante pas ; elle s'en remet à la nature du soin de le reproduire. Elle ne songe pas davantage à demander à la fertilité du sol, aménagé par une exploitation rationnelle et scientifique, l'acclimatation et le rendement de nouvelles cultures, la création et le renouvellement de richesses nouvelles. Elle ne reconstitue pas ce qu'elle a enlevé. Elle saigne, mais ne ferme pas la plaie : tant pis si l'organisme blessé perd ainsi ses forces vitales. Par ailleurs, en imposant strictement à sa « dépendance » coloniale la consommation exclusive de ses produits fabriqués, la métropole prohibe tout effort local pour la transformation ou la mise en œuvre sur place des matières premières, et tout contact avec l'extérieur. Défense à la colonie de créer aucune industrie, défense de s'instruire des progrès économiques, défense d'évoluer au delà du stade du produit brut, défense aussi de faire avec les pays voisins, par-dessus la barrière douanière forgée par l'autorité métropolitaine, des échanges ou des négoces profitables à l'enrichissement du territoire soumis.

Même politique d'exploitation et de compression à l'égard de l'être humain, que le « pacte colonial » épuise et maintient en « enfance », car le mot de tutelle serait un euphémisme. L'indigène, noir ou jaune, est moins un homme qu'un instrument de travail qui ne vaut qu'autant qu'il peut servir, que l'on rejette une fois brisé. A quoi bon l'éduquer, l'instruire, le perfectionner, essayer de le hausser jusqu'à soi, puisqu'il est admis que son origine ou la couleur de sa peau

le prédestinent à l'éternelle servitude des races inférieures? A quoi bon même le ménager, le soigner ou soigner ses enfants, veiller à la conservation de sa race, puisque sa prolifération naturelle doit combler automatiquement les vides creusés dans le « troupeau » par les maladies, les épidémies, la misère physiologique ou le surmenage des corvées imposées? Les bons offices d'une « charité » plus ou moins généreuse suffiront, à son égard, à acquitter tout le devoir d'humanité.

L'époque n'est point si éloignée où cette conception du pacte colonial résumait encore, pour certaines nations, tout le sens de la politique d'expansion lointaine. Cette conception a désormais vécu. Il n'est point sûr, cependant, que son influence ait complètement disparu et que ses suggestions aient perdu toute séduction sur tels colonisateurs dont elles flattent à la fois l'instinct de supériorité et le goût d'un protectionnisme économique que sa rigueur même conduit à l'opposé du but poursuivi. Car ce n'est pas en épuisant ses colonies qu'une nation acquiert la force, la richesse et l'influence; le passé a démontré déjà, et l'avenir prochain se charge de démontrer mieux encore, que la puissance économique et le rayonnement extérieur d'une métropole colonisatrice ont pour condition première le développement, la prospérité, la croissance robuste, la vitalité des possessions filiales qui, sur les divers points de l'univers, attestent le génie bienfaiteur de la mère-patrie, lui offrent de vigoureux points d'appui, et ajoutent leurs propres forces à l'élan de son expansion mondiale.

La France, en tout cas, ne s'est point attardée, selon le conseil inhumain et anti-économique des inventeurs du pacte colonial, à l'empirisme économique grossier d'une politique qui se résumait en une opération unilatérale, incarnant *le droit du plus fort* et conçue exclusivement pour l'intérêt du pays dominateur. Si une telle doctrine devait, au cours des temps, nécessairement évoluer et se transformer, elle le devait surtout dans une nation comme la nôtre, qui porte partout avec elle une tradition morale dont les éléments idéa-

listes ont une logique et une force d'épanouissement que rien ne peut comprimer. La conception originelle de la « colonie, débouché pour la Métropole » est donc allée en élargissant le caractère de « l'entreprise coloniale », à mesure qu'une intelligence plus haute de nos devoirs et de nos véritables intérêts, marquée par le progrès de nos mœurs politiques, dégageait mieux, dans l'effort d'expansion lointaine, l'action des ferments moraux dont cette œuvre portait déjà le germe dans le geste de conquête du passé.

Ces ferments moraux, en effet, ont toujours plus ou moins incorporé aux buts politiques et utilitaires de toute expansion française une action d'humaine justice, une volonté de civilisation, un réflexe de cet idéalisme libéral et bienfaiteur dont notre patrie a été l'apôtre dans l'univers. Et dès lors, à mesure que se déroule l'histoire de notre pays, on voit se préciser, s'accuser, se fixer progressivement les traits d'une « doctrine » de colonisation qui, partie d'un concept de puissance ou de profit métropolitains, mais instinctivement imprégnée d'altruisme, va travailler aussi pour les colonies elles-mêmes, pour leur propre avantage, pour leur accroissement économique et leur développement « humain », et concilier de plus en plus ces deux éléments sans lesquels, dans une démocratie comme la nôtre, aucune politique n'est capable d'être populaire : le cœur et la raison, le devoir et l'intérêt.

L'ancienne conception mercantile ou « impérialiste » des premiers jours s'épure, s'agrandit alors et se hausse jusqu'à l'idée de la solidarité humaine. La France qui colonise va organiser l'exploitation pour son avantage sans doute, *mais aussi pour l'avantage général du monde*, de territoires et de ressources que les races autochtones de ces pays arriérés ne pouvaient à elles seules ou ne savaient mettre en valeur, et dont le profit était ainsi perdu pour elles, comme pour la collectivité universelle.

Mais, d'une part, les colonies auront leur juste lot de ces créations nouvelles de ressources. Et d'autre part, quelles richesses s'agit-il de développer ? Les richesses matérielles ?

Oui, à coup sûr : et sur ce point, renonçant délibérément à la politique épuisante de « cueillette », l'effort français, exploitant scientifiquement le domaine, élargira ses moyens de fécondité, reconstituera, au fur et à mesure qu'elles s'affaibliront, ses facultés de production, et favorisera le passage du stade de l'exportation du produit brut au stade de l'industrialisation et de la transformation de la matière première dans la colonie même. Mais il est une autre richesse que le « protecteur » français va s'attacher aussi et surtout à accroître : la richesse humaine, la valeur morale et sociale, la *valeur d'humanité* des races protégées.

Dès lors, dans l'expansion coloniale ainsi comprise il n'y a plus, comme à l'origine, « droit du plus fort », mais bien « droit du fort à aider le plus faible », ce qui est vraiment le droit le plus noble et le plus haut de tous.

L'opération n'est plus unilatérale : elle est conçue pour l'avantage et le bien des deux parties. Il n'y a plus spoliation d'une race par une autre, mais *association*, suivant la formule heureuse qui est devenue la devise de notre politique coloniale. La possession lointaine ne sera plus un simple comptoir, un dépôt de richesses ou un débouché où le « conquérant » vient rafler les épices et écouler sa marchandise, en pressurant une race indigène corvéable et taillable à merci. Les colonies ne sont pas que des « marchés » : ce sont des entités vivantes, des créations d'humanité, des parties solidaires de l'Etat français dont on va, par le progrès scientifique, économique, moral et politique, favoriser l'accès à de plus hauts destins, au même titre que les autres parties du territoire national.

Mise en valeur de la richesse naturelle, mise en valeur de la richesse humaine ! La politique coloniale française voit en nos protégés, quelle que soit la couleur de leur peau, quel que soit le retard de leur évolution, des *hommes* et non une masse anonyme et servile, des âmes et non des troupeaux d'ergastule ou des « éponges fiscales ». Elle n'opprime pas, elle libère ; elle n'épuise pas, elle féconde ; elle n'exploite pas, elle partage. Si elle vient chercher des marchandises

ou des débouchés, elle apporte en retour, parmi des populations trop souvent livrées à la barbarie, à la misère, au fouet des esclavagistes ou aux caprices de despotes sanguinaires, aux anarchies de toute sorte, l'ordre, la sécurité, la santé, l'instruction, la justice, l'espérance d'un avenir meilleur, avec le surcroît de ressources nouvelles que le génie civilisateur fait jaillir du sol encore vierge pour le profit commun du protecteur et du protégé. Cette politique fonde des comptoirs; mais aussitôt, autour d'eux, elle bâtit une maternité, une école, un hôpital, un prétoire. Elle entoure et protège l'individu désarmé des garanties formelles de la loi. Elle affirme non plus seulement les droits de la nation colonisatrice, mais ses devoirs, et elle les inscrit même au premier rang. Mieux encore! A son effort civilisateur, elle veut, à mesure de leur capacité associer ses protégés, les appeler progressivement à la gestion de leur pays, les habiliter par l'éducation à cette collaboration et, partageant avec eux les responsabilités comme les bénéfices, hausser leur conscience peu à peu éveillée et transformée jusqu'au sentiment lucide de leurs devoirs, des obligations qu'ils contractent envers nous, pour l'accroissement, la garde et la commune défense d'un patrimoine solidaire. Dans l'argile informe des multitudes primitives, elle modèle le visage d'une nouvelle humanité.

Telle est la doctrine générale. Et si l'honneur de la Troisième République est de l'avoir expressément formulée, il faut dire que la République en a trouvé les éléments dans la tradition profonde de la France. Plus ou moins nette, plus ou moins explicite, mais toujours sensible, on en distingue en effet l'inspiration à travers toute la trame de notre expansion extérieure. Cette tradition porte les signatures de tous les grands coloniaux français, hommes d'Etat, navigateurs, explorateurs, soldats. Elle est signée Champlain, Montcalm au Canada, Dupleix aux Indes et, dans les temps plus récents, Francis Garnier et Paul Bert en Indochine, Brazza au Congo, Galliéni à Madagascar, pour ne parler que des morts.

Seule, une doctrine de politique coloniale qui réalise ainsi l'alliance et l'équilibre de la force-sentiment et de la force-intérêt, dans le geste de souveraineté étendu sur des possessions extérieures, peut être aujourd'hui capable de justifier la « domination » lointaine et d'entraîner sans réticence l'adhésion d'une véritable démocratie, comme de la déterminer aux sacrifices pécuniaires ou aux dépenses d'énergie qu'il faut faire pour mettre en pleine valeur ces territoires.

C'est pourquoi, au fronton même du programme de cette mise en valeur, nous avons voulu inscrire le sens des hauts devoirs qui inspirent notre politique coloniale.

## LE RÉALISME DE LA POLITIQUE INDIGÈNE

Ces observations, ces affirmations plutôt, ne sauraient, quoique certains en puissent penser, être déplacées comme préface d'un programme qui semble surtout s'appliquer à des résultats d'ordre économique. On verra tout à l'heure combien, loin d'être le jeu d'une pure idéologie, ces considérations procèdent de visées essentiellement réalistes et pratiques. Et à ce point de vue même, les événements qui se constatent actuellement dans certains pays indigènes soumis à d'autres tutelles que la nôtre montrent quel rapport étroit, que d'aucuns ont négligé de pressentir, ces considérations morales ont avec l'intérêt le plus positif des peuples colonisateurs [1].

1. C'est ce que constate également un Allemand, M. Rudolf Asmis, ancien consul général au Congo belge, dans une remarque tout à fait intéressante relative à nos possessions africaines :

« Alors que naissent dans les possessions anglaises de nombreux centres de décomposition à tendances centrifuges (Zersetzungszentren mit zentrifugalen Tendenzen), l'Afrique française offre un spectacle exactement contraire : la mise en pratique d'une méthode de fusion et de concentration, (Verschmelzungs — und Konzentrations — Prozesz), dont l'application pour réclamer sans nul doute de longues années n'en est pas moins systématique et persévérante, c'est une méthode à laquelle, selon toute apparence, les indigènes se prêtent, en fin de compte, de bonne grâce, et à laquelle ils s'adap-

Si le Gouvernement de la France, entend marquer d'un trait net le haut esprit de justice et de civlisation, le dessein paternel de développement humain qui caractérisent notre politique coloniale, c'est qu'aujourd'hui surtout l'obligation se fait plus impérieuse aux Etats civilisés d'appliquer, en matière de colonisation, une morale conforme aux idées de droit pour la défense desquelles notre pays a versé hier des torrents de sang.

Car un fait récent, et dont la signification est grave, est intervenu dans l'histoire coloniale. Les nations victorieuses qui viennent de sauver l'indépendance des peuples ont, par un acte solennel, dépossédé l'Allemagne de ses colonies. Est-ce une spoliation pure et simple ? Est-ce par avidité de conquête, pour accroître de riches dépouilles le patrimoine extérieur des nations de l'Entente? Non. La haute raison morale de cette dépossession, le motif profond qui a été donné de cette décision, c'est l'indignité colonisatrice de l'Allemagne. Indignité d'autant plus certaine que la supériorité intellectuelle, dont se prévalait cette nation, s'accompagnait du mépris profond de toute morale humaine en matière de colonisation. Ainsi que l'indiquait dans un éloquent discours à la Chambre notre prédécesseur, M. le Ministre des Colonies Henry Simon, c'est au nom du droit humain, de la défense des races opprimées, que l'on a retiré à l'Allemagne des colonies, où, de son propre aveu, la violence allant jusqu'à l'extermination des peuples faibles était instaurée en théorie de droit. Cette masse d'êtres que l'Allemagne violentait a été remise en tutelle à d'autres nations, à celles que le traité de paix, dans son article 22, appelle « les nations développées », et auxquelles il trace pour le mieux-être de ces races, ce qu'il nomme « la mission sacrée de civilisation ». C'est en application de cet article que la mission personnelle de la France a été étendue sur le Togo et le Cameroun. Et c'est aussi dans ces conditions mémorables qu'a été reconnue, confirmée,

teront volontiers, même si les premières années sont marquées par l'explosion de quelques soulèvements à main armée dans les régions de l'intérieur. » (*Preussische Jahrbücher*, décembre 1921, p. 301).

avec l'idée de la supériorité *morale* de certaines nations sur d'autres races, cette autre idée de l'obligation de bonne et juste tutelle, qui est le fondement légitime de la souveraineté ou du protectorat établis par ces nations sur ces races.

Mais à côté de ces raisons qui touchent à ce que l'on pourrait appeler la « morale du souverain », il en est une autre, absolument réaliste celle-là, qui commande la fidélité à une politique coloniale et indigène animée de l'esprit que nous venons de dire, — et c'est une raison élémentaire de sécurité.

On lira tout à l'heure l'exposé d'un plan de grands travaux susceptibles de favoriser à leur tour l'éclosion de vastes entreprises économiques et financières qu'il faut multiplier sur nos colonies, dans un robuste effort de mise en valeur appelant vers la France d'outre-mer l'élan des capitaux publics et privés, l'immigration des énergies et des volontés, une sorte de mobilisation d'initiatives et de moyens pécuniaires, d'hommes, de sociétés, de colons à qui nous devons dire : « Allez là-bas, expatriez-vous, créez, travaillez, défrichez, dépensez votre argent et vos peines, mettez là toutes vos espérances et bâtissez votre avenir sur ce domaine lointain. »

C'est bien! Mais en même temps qu'il leur adresse cette exhortation, le Gouvernement français a l'obligation de donner à ces hommes et à ces capitaux une contre-partie : la *sécurité*, la garantie du lendemain, la tranquillité du milieu, la confiance nécessaire pour œuvrer solidement, sans crainte, dans des pays qui, ne pouvant pour la plupart être des pays de peuplement « blanc », obligent le labeur français à agir au milieu de millions d'hommes d'autres races, qui non seulement doivent consentir à l'œuvre entamée, mais encore y collaborer pleinement, de leurs bras, de leur travail, d'une aide matérielle et morale sans laquelle les réalisations entrevues seraient impossibles.

Or, cette sécurité, ce consentement et ce concours indispensables des multitudes indigènes, on ne saurait imaginer les obtenir par le seul geste de l'Etat-gendarme, par la con-

trainte et la coercition, le concours de la troupe, en établissant des cordons militaires autour des chantiers où s'évertuera l'entreprise française, — ce qui risquerait tout au moins de coûter beaucoup plus que l'entreprise ne rapporterait. On ne saurait compter, avec le seul moyen de la force armée, garder en paix et discipliner, à travers près de dix millions de kilomètres carrés, plus de cinquante millions d'êtres humains.

Il y faut une autre autorité, plus sûre, plus ample et plus forte. Et sa formule a été donnée dans la sage parole que prononçait M. Le Myre de Vilers en 1901, dans son rapport sur le budget des colonies : « La défense des colonies est beaucoup plus une question *d'administration et de politique indigène* qu'une question militaire. » Vérité éclatante, toujours d'actualité, autant que la parole profonde de Selley : « Dans l'état actuel du monde, une « dépendance » maintenue par la force militaire peut aisément ressembler à une meule attachée au cou d'une nation. »

Nous n'avons pas besoin, nous ne devons pas avoir besoin de la force matérielle, alors qu'une autre force, beaucoup plus sûre, est entre nos mains : la force morale de notre doctrine de colonisation, et de la politique indigène par laquelle cette doctrine bâtit solidement notre avenir sur la confiance, l'affectueux respect, l'intérêt et la gratitude des masses humaines protégées par nous.

Au surplus, il convient de souligner à quel point, si cette politique est généreuse, elle demeure aussi et avant tout réaliste, ou mieux encore elle associe inséparablement l'idéalisme et l'intérêt pratique.

## LE SOIN ET L'ÉDUCATION DES RACES

Si l'on analyse, en effet, tels éléments essentiels qui composent ce que l'on appelle notre *politique indigène*, par exemple l'assistance médicale et l'instruction, on est frappé de la traduction essentiellement utilitaire de chacun d'eux.

Dans chacun, juxtaposition étroite de notre intérêt et de notre devoir, dépendance rigoureuse de l'un et de l'autre, comme la moisson dépend de la semence, — et certes, la comparaison n'a jamais été plus exacte.

D'abord, l'assistance médicale, c'est-à-dire la conservation de la race. C'est notre devoir, à coup sûr, et le plus haut, de préserver les populations que nous gouvernons et de leur assurer la santé, l'hygiène, les forces de la vie. Mais c'est aussi, on pourrait même dire c'est surtout notre intérêt le plus immédiat et le plus terre à terre.

Car toute l'œuvre de colonisation, toute la besogne de création de richesse est dominée aux colonies par la question de « main-d'œuvre » : c'est la clef de voûte de l'édifice économique qu'il faut bâtir. Dans nos possessions extérieures, qui ne peuvent être, sauf certaines régions de l'Afrique du Nord, des colonies de grande immigration française, c'est une nécessité absolue non seulement de maintenir, mais d'accroître la main-d'œuvre indigène existante. L'exécution des grands travaux entrepris ou projetés, l'augmentation de cultures qui en résultera, le développement des industries qui en sont la suite logique, tout cela réclame une masse de travailleurs considérable et dont la demande ira croissant. L'entretien même des grands travaux qui seront exécutés — on oublie parfois cette considération — va immobiliser, dans l'avenir, un contingent de main-d'œuvre de plus en plus élevé, que l'on ne pourra pas enlever aux besoins de la colonisation privée, agricole ou industrielle, sous peine de la paralyser. Déjà, elle se plaint, sur bien des points, de manquer de bras.

D'où nécessité d'organiser et de poursuivre méthodiquement, selon un « plan de campagne » nettement dressé dans chaque colonie, la lutte énergique contre les maladies, les épidémies, les fléaux de toute sorte qui, sur certains territoires, ceux de l'Afrique notamment, déciment terriblement les populations autochtones, font périr les êtres humains par milliers ; nécessité de combattre partout l'énorme mortalité infantile et la morti-natalité; nécessité de développer l'hy-

giène générale et la prophylaxie ; nécessité, en conséquence, d'augmenter partout le nombre des formations hospitalières, des dispensaires, des maternités, des ambulances, d'organiser l'assistance « mobile » qui, des grands centres, transportera le soin médical dans les brousses lointaines où s'essaiment les populations déshéritées; nécessité d'accroître à la fois, — comme on s'y emploie en ce moment, — le nombre des praticiens français et des auxiliaires indigènes, médecins, infirmiers, sages-femmes, qui sont, dans chaque colonie, les exécutants du plan de campagne que la civilisation poursuit contre les maux destructeurs des races. Nécessité, en un mot, de conserver et d'augmenter le capital humain pour pouvoir faire travailler et fructifier le capital argent.

L'enseignement, l'instruction publique, est un autre article essentiel du programme de politique indigène, auquel on est conduit, du terrain de l'assistance médicale, par une pente naturelle, puisque, dans la plupart de nos colonies, l'on ne peut à l'heure présente assurer ce service que grâce au concours de médecins ou d'auxiliaires « indigènes » formés dans des écoles locales, telles que nos écoles de médecine de Hanoï, de Tananarive, de Dakar, de Pondichéry.

Instruire les indigènes est assurément notre devoir : c'est une obligation morale impérieuse que nous créent les responsabilités de la souveraineté vis-à-vis des populations indigènes dont nous avons assumé la tutelle. Mais ce devoir fondamental s'accorde par surcroît avec nos intérêts économiques, administratifs, militaires et politiques les plus évidents.

L'instruction, en effet, a d'abord pour résultat d'améliorer largement la valeur de la production coloniale en multipliant, dans la foule des travailleurs indigènes, la qualité des intelligences et le nombre des capacités ; elle doit, en outre, parmi la masse laborieuse, dégager et dresser les élites de collaborateurs qui, comme agents techniques, contremaîtres, surveillants, employés ou commis de direction, suppléeront à l'insuffisance numérique des Européens et satisferont à la demande croissante des entreprises agricoles, industrielles ou commerciales de colonisation.

L'instruction plus méthodiquement répandue doit, d'autre part, préparer les cadres des fonctionnaires indigènes, moins lourds à nos budgets coloniaux qui ploient actuellement sous l'augmentation des soldes européennes, et n'y résisteraient pas si la hausse des traitements continuait.

Elle doit également préparer à leur rôle les « chefs indigènes » que les traités de protectorat ou la prévoyance d'une sagesse politique élémentaire nous font un devoir de maintenir, comme intermédiaires entre nous et les populations natives, dans les fonctions d'autorité ou d'administration que des traditions locales séculaires leur ont dévolues.

L'instruction doit encore former les « gradés indigènes » indispensables à l'encadrement des troupes plus nombreuses qui, pour réduire la durée du service en France, seront désormais levées aux colonies, et diffuser parmi les éléments de ces troupes, avec la conscience plus claire des bienfaits de notre civilisation, les raisons profondes de la servir et de la défendre.

Enfin, et dans le moment où la généreuse et clairvoyante application d'une politique d'association nous fait progressivement ouvrir à des représentants indigènes l'accès d'assemblées consultatives où ils délibèrent sur les intérêts collectifs, l'instruction doit développer parmi eux les facultés et les capacités d'une utile et raisonnable collaboration avec nous.

Ces multiples raisons d'ordre essentiellement pratique n'ont pas toujours convaincu tels esprits timorés qui redoutent les pernicieux effets d'une instruction généralisée dans les milieux indigènes. Il y a là une équivoque qui repose surtout sur un malentendu, créé lui-même par l'ancienne erreur de la politique « d'assimilation ».

Que les effets de la diffusion de l'instruction doivent être, suivant la différence des pays, diversement nuancés et sagement mesurés, le bon sens même l'indique. Des distances parfois immenses séparent les stades d'évolution des différentes races indigènes, et c'est une vérité élémentaire que l'on néglige trop souvent. Il faut, dans chaque colonie, adap-

ter au caractère spécial du milieu, aux besoins locaux comme aux mentalités de races très distinctes, la souple variété de programmes d'enseignement et de méthodes pédagogiques dont une application identique et uniforme en tout lieu serait une lourde erreur, déjà condamnée par l'expérience. Le propre d'une politique indigène judicieuse, en cette matière comme en beaucoup d'autres, est précisément d'écarter les formules rigides dont l'invariable emploi sous toutes les latitudes conduit tout droit à l'absurdité.

En matière d'instruction indigène, les Gouvernements locaux de nos possessions, pourvus des informations les plus sûres et des attributions nécessaires, doivent eux-mêmes, sous le haut contrôle du Ministre des Colonies, et avec l'appui que leur assure désormais la création récente au ministère d'une Inspection-conseil de l'Instruction publique, déterminer les modalités d'enseignement les mieux appropriées au degré d'évolution des races gouvernées, et doser intelligemment les connaissances qu'elles sont capables de s'assimiler.

Toutefois, il est un principe, valable en tout lieu, qui doit former la base commune et fondamentale de l'œuvre scolaire aux colonies : c'est que l'enseignement indigène, *généralisé en langue française*[1], doit avoir avant tout, un caractère pratique et réaliste, quels que puissent en être, par la

1. Voici comment M. Rudolf Asmis, ancien consul général d'Allemagne au Congo belge, apprécie cette politique (*Preussische Jahrbücher*, décembre 1921, *loc. cit.*, p. 300) :

« Une restriction quelconque des possibilités de développement de l'indigène n'est pas envisagée. Ces possibilités doivent être poussées chez chaque individu jusqu'à la limite de ses facultés. Mais la tendance capitale reste partout la généralisation de la connaissance de la langue française. Et quant à la répercussion que peut avoir dans l'avenir sur la situation politique, une telle manière de faire, systématique et opiniâtre, nous la voyons dans l'Amérique du Sud, où aujourd'hui encore, les dialectes espagnols et portugais sont les raisons déterminantes des frontières politiques des nations.

« La militarisation, et l'instruction publique mise au service de la militarisation, sont les moyens employés pour procéder à une vaste et méthodique francisation de la masse des naturels, qui est destinée en fait, par un rapprochement continu et insensible, à souder à la mère-patrie française les membres de son empire colonial. »

suite, les développements dans le sens de la technique et de la culture. Il importe d'envisager, de prime abord, l'utilité *économique* de l'instruction de la masse, et c'est dans ce but que les gouvernements coloniaux, appelés par nous dès 1921 à dresser chacun leur « plan de campagne scolaire », ont été exhortés à porter leur principal effort sur l'enseignement primaire, technique et professionnel.

Mais ceci posé, l'aménagement même de l'œuvre d'instruction aux colonies, ne doit pas hésiter à fournir à une élite indigène, *que la preuve de ses capacités aura formellement sélectionnée*, les facultés d'accès aux domaines supérieurs de la science et au plein épanouissement de la personnalité. S'il se trouve, dans la masse et la diversité des races que protège notre drapeau, des individualités qu'une prédestination naturelle ou une aptitude démontrée aux labeurs de l'intelligence a marquées du noble sceau qui désigne les élites, notre devoir de protecteurs est de les mettre à même d'arriver jusqu'où elles seront dignes d'atteindre, sans assigner à leur ascension intellectuelle une limite, une barrière, l'obstacle d'une défense. Nulle raison de droit ou de fait ne peut, en un point fixé, borner le bienfait que l'enseignement apporte à ces individualités de choix, et leur dire : « Tu n'iras pas plus loin, tu ne sauras pas davantage. »

C'est un point grave, sur lequel la nation colonisatrice doit prendre catégoriquement position, avec à la fois le courage de ses responsabilités et la mesure d'une prévoyance qui envisage toutes les incidences de ses résolutions.

Le progrès de l'instruction, en effet, dans son avance à travers les éléments indigènes, doit éviter un double écueil : l'insuffisance d'un enseignement qui ne satisferait pas aux besoins légitimes d'une élite, et la formation de déclassés dont une pseudo-culture ne ferait qu'exciter les orgueilleuses prétentions. L'une et l'autre faute ont été parfois commises, provoquant d'une part l'exode des indigènes les plus intelligents vers des pays étrangers qui leur offraient la ressource d'un enseignement plus vaste, ou déterminant, en sens

inverse, l'éclosion d'une espèce de demi-savants dont la capacité réelle était loin de justifier les présomptueuses ambitions. Il faut dire que ce second mal a été, d'une façon générale, beaucoup moins sensible que le premier : car à mesure que l'instruction, en se diffusant, éclaire la conscience des populations indigènes, le bon sens collectif discerne mieux la vanité des prétentions qui décorent d'un vernis de science superficielle l'indigence foncière de la pensée.

Beaucoup plus grave est le danger de laisser se former en dehors de nous, dans d'autres pays, sous d'autres influences et d'autres disciplines scolaires ou politiques, des élites qui, revenant ensuite sur le territoire natal, peuvent tourner les talents de propagande et d'action acquis à l'extérieur contre le « protecteur » local qui leur refusa la faculté de s'instruire.

La tâche nécessaire et délicate que le développement de l'instruction propose aux gouvernements coloniaux est de celles qui doivent requérir leur plus attentive sollicitude. S'ils l'accomplissent avec le soin et la méthode convenables, ils sont assurés de mieux affermir la sécurité du pouvoir qu'ils représentent. Car la vérité profonde, attestée par l'expérience du passé, est qu'un gouvernement est bien plus exposé aux désordres au milieu d'une population ignorante sur laquelle une poignée d'agitateurs peut exercer une influence funeste, que lorsqu'il a affaire à un peuple rendu capable, par l'instruction, de discerner entre les excitations de fanatiques irréfléchis et les conseils de représentants éclairés.

## LA POLITIQUE D'ASSOCIATION

Ces représentants éclairés, parmi les populations indigènes, c'est notre enseignement qui doit les former et en multiplier le nombre. Nous avons, d'un mot, indiqué plus haut le rôle qui leur est assigné dans les Assemblées consultatives locales où, progressivement, notre politique d'association les appelle



à délibérer sur les intérêts collectifs. C'est là un trait particulièrement expressif de la doctrine française de colonisation, car il montre que le caractère largement *humain* de cette doctrine ne se limite pas à une expression de sentimentalité ; il s'appuie fortement sur une idée de justice et de droit. Tels « colonisateurs » croient avoir tout dit quand ils ont recommandé d'être « bons » pour les indigènes : la sensibilité même de la formule n'en accuse que mieux la distante rigueur puisqu'elle suggère et suppose la permanence du fossé jamais comblé entre le « blanc » et « l'homme de couleur », dans l'indélébile inégalité de la race supérieure et des races inférieures. Et c'est, sans doute, ce qui explique les échos trop complaisants que, dans certains pays européens, ont pu trouver, au mépris de la vérité comme au mépris des souvenirs héroïques d'hier, les attaques passionnées de la presse allemande contre nos admirables troupes noires établies sur le Rhin.

La France, en appelant ces auxiliaires indigènes à l'honneur de défendre son drapeau, n'a fait que demeurer dans la logique même de sa doctrine coloniale. Elle n'a pas, selon le mode carthaginois, enrôlé des mercenaires. Elle a mobilisé « ses enfants » des colonies. C'est qu'elle n'admet pas, comme un dogme, l'infériorité « éternelle » de certaines races. Elle constate le retard de leur évolution, s'emploie à en corriger les effets et s'efforce d'en accélérer les étapes. La bonté, certes, cette sublime vertu, est à la base de son œuvre civilisatrice, mais aussi la grande pensée de justice qui imprègne la tradition du pays de la Déclaration des Droits de l'Homme. La dignité et la capacité de l'être humain ne se mesurent point pour elle à la nuance plus ou moins accusée de son teint, mais bien à la valeur de conscience individuelle, au coefficient de vertus personnelles dont il sait faire la preuve. Et dès qu'il se montre capable, par l'irrécusable témoignage de son élévation intellectuelle et morale, d'accéder à des destins plus hauts, aucun texte ni aucun dogme ne lui refusent en territoire français le droit de demander le bénéfice de cette accession.

C'est sur ce fondement, juridique et moral à la fois, que repose notre législation de la naturalisation française pour les indigènes. Elle écarte ainsi, par une caution préalable sérieuse, l'erreur et le péril de l'accession massive d'une multitude encore amorphe aux droits du citoyen français. Mais elle ouvre délibérément à quiconque, parmi ses protégés, mérite de la franchir, la porte de la cité française. Et peut-être n'est-il pas superflu de préciser ce point, dans le moment où la question des droits à conférer à nos ressortissants indigènes soulève, en sens opposé, des controverses animées.

C'est une fois de plus entre les conclusions extrêmes des opinions en présence, les unes refusant tout, les autres voulant tout accorder, que la vérité politique trouve sa place, en estimant que notre rôle est de créer, dans une élite que les progrès de l'éducation feront sans cesse plus nombreuse, cette conscience civique, formée de devoirs et de droits, qui permettra aux meilleurs d'entre nos protégés de partager avec nous les responsabilités de l'action et de l'administration de leur pays.

Nous parlons d'une élite. Il faut souligner ce mot. L'existence d'une élite est la condition absolue de la vie normale de tout pays. C'est par elle que le progrès évolue dans l'ordre et la discipline nécessaires. Son existence répond au besoin de hiérarchie qui existe dans tout groupement humain, et qui est particulièrement vivace dans la tradition de tous les pays indigènes. Détruire l'élite serait une folie. La trop restreindre est un danger, car elle tourne alors à l'oligarchie égoïste et oppressive. La sagesse et l'équité commandent aux gouvernements d'élargir progressivement les cadres de cette sélection et l'exercice des droits qui lui sont conférés, à mesure qu'augmentent l'éducation générale du pays et les certitudes de son loyalisme.

C'est pourquoi, fermement partisan d'une collaboration de plus en plus étroite avec les éléments indigènes dûment qualifiés par leur science, leur passé, leurs services, leur situation sociale, le « Protecteur » français reste logique avec

lui-même, comme avec les principes exposés plus haut, s'il repousse nettement telles conceptions prétendûment libérales qui, ayant pour effet de submerger immédiatement l'élite dans la masse, n'auraient, sous prétexte de progrès, d'autre résultat que de paralyser le mouvement même du progrès.

Certains hommes, dont on ne saurait suspecter les bonnes intentions, mais dont l'esprit fait entièrement fausse route, ont pensé que l'on serait agréable à nos protégés, au lendemain de la guerre, en leur accordant en masse, collectivement, dans toutes nos possessions, la naturalisation française avec l'exercice de tous les droits de citoyens français, ainsi qu'il a été fait jadis pour nos vieilles colonies de l'Inde française, de la Réunion et des Antilles.

Il n'y a pas d'erreur à la fois plus évidente et plus dangereuse.

Sans avoir à discuter le fait accompli dans quelques-unes de nos petites colonies homogènes, aujourd'hui considérées comme des départements français, rien n'autorise, sinon la constante illusion d'optique de la théorie « d'assimilation », à se prévaloir de ce précédent pour conclure que le même régime peut être *de plano* étendu à l'ensemble de nos grandes possessions ou de nos protectorats hétérogènes d'Afrique et d'Asie, que rien n'a préparés à l'intégrale et soudaine application de la naturalisation collective avec toutes ses conséquences.

Certes, l'on peut concevoir qu'il soit possible et même désirable, dans toute colonie, de modifier le régime actuel de la naturalisation, à certains égards trop restrictif, et de faciliter plus largement l'accession des natifs à la qualité de citoyen français, en soustrayant l'octroi de cette faveur au pur arbitraire administratif qui le règle actuellement.

Mais la naturalisation en masse serait une erreur énorme, aussi néfaste à nos protégés qu'à la France elle-même. D'abord, il n'est pas vrai que la masse indigène réclame cette assimilation. Elle n'a jamais demandé, *nulle part*, une naturalisation qui, entraînant l'obligation d'accepter nos lois civiles françaises, aurait d'abord pour résultat de modifier

profondément son statut personnel, ses coutumes, ses lois auxquels elle tient par toutes les forces puissantes et respectables de l'hérédité. On n'a pas le droit de lui imposer un tel changement par l'effet impératif d'une naturalisation massive, qui lui paraîtrait, à juste titre, un acte de véritable tyrannie. Mais que ferait-elle, au surplus, de ces droits politiques nouveaux et si étendus? Elle ne saurait pas s'en servir. Pense-t-on sérieusement à accorder d'emblée, par exemple, le suffrage universel à une multitude pour l'éducation de laquelle nous savons qu'il y a tant à faire encore? Voit-on cette masse aveuglément livrée, dans les campagnes noires ou jaunes, aux influences de tels agiteurs, ou de tels sorciers, sinon de tels administrateurs, fonctionnaires, mandarins, chefs ou roitelets de l'une ou l'autre race, qui pourraient, par un ordre, disposer de ses suffrages, comme on dispose de la population de tout un village ou d'une province pour la corvée des routes, des canaux ou des digues?

Un gouvernement digne de ce nom ne saurait prêter la main à une mesure qui pourrait ainsi faire passer, d'un bloc, tout le pouvoir politique aux mains d'une foule incapable de s'en servir raisonnablement, et qui, dès la première expérience, casserait l'instrument qu'on lui a donné comme un enfant maladroit casse un jouet. L'Etat protecteur ne saurait favoriser ainsi une abdication plus ou moins dissimulée de la souveraineté, c'est-à-dire la supériorité morale du « souverain », la force de bien, de progrès, de science, d'ordre, de civilisation qu'il représente, puisqu'il l'apporte aux autres. Abdiquer cette force entre des mains ignorantes, débiles ou inexpérimentées, ce serait décréter l'arrêt de la civilisation, la fin des bienfaits qu'elle garantit, l'anarchie et le retour des masses en tutelle vers les servitudes anciennes. Et le pire d'une telle expérience, si même on la tentait, c'est que son insuccès ou ses conséquences folles détruiraient en germe le succès d'autres mesures libérales qui, celles-là, peuvent être vraiment utiles aux peuples indigènes et correspondre réellement à leurs désirs.

La vérité est qu'il faut élargir, comme nous le disons plus

haut, le régime *actuel* de naturalisation, en accordant plus équitablement la qualité de citoyen français à des catégories d'indigènes qui donneront des garanties de capacité et rempliront des conditions déterminées. Mais la vérité plus certaine encore est qu'il faut surtout s'employer à accorder aux indigènes « non citoyens français » une extension sensible de leurs droits politiques dans la « cité indigène ».

Au lieu d'adapter de force tous nos protégés aux conditions de la « cité française », selon la vieille erreur assimilatrice, il faut se décider à comprendre enfin que leur évolution doit, sous notre tutelle, se poursuivre dans le plan de leur civilisation, de leur tradition, de leur milieu, de leur vie sociale, de leurs institutions séculaires, qu'il nous appartient sans doute d'améliorer, de vivifier par la pénétration intelligente de la nôtre, par l'infusion utile et sage des principes du progrès moderne, mais que nous aurions tort de vouloir transformer ou bouleverser en leur imposant des « décalques » de nos formes démocratiques, susceptibles, parmi eux, de prendre figure de caricatures beaucoup plus que de copies fidèles et heureuses du modèle.

Ce qu'il faut faire, en conséquence, c'est augmenter la représentation indigène, trop parcimonieuse encore, dans les assemblées locales déjà existantes, créer ces assemblées-là où elles n'existent pas, élargir progressivement, selon ses capacités, le corps électoral indigène qui désignera ses représentants, de façon que, de plus en plus, ces représentants soient l'émanation directe de la population et non plus les délégués de l'administration, et qu'ils deviennent, avec plus d'autorité, nos collaborateurs qualifiés et compétents.

C'est d'après ces données, qui établissent le régime de la représentation indigène sur le même fondement juridique et moral que le régime de la naturalisation, qu'à l'heure présente la France poursuit dans son domaine d'outre-mer les applications favorables de sa politique de collaboration avec les délégués des populations protégées. Peu à peu, selon une progression prudente et méthodique qui suit avec sagesse le développement intellectuel et moral du milieu, les institu-

tions représentatives s'élaborent et se distribuent au sein des populations jaunes ou noires dont nous sommes les tuteurs. En Asie, dans le groupe de l'Union indochinoise, en Afrique, dans le groupement de l'Afrique occidentale, à Madagascar, des décrets, des décisions ou des arrêtés récents ont, suivant les cas, élargi, amélioré ou amorcé le régime représentatif qui appelle des mandataires qualifiés des populations autochtones à collaborer régulièrement avec l'autorité française et à partager avec elle, devant l'opinion indigène, les responsabilités de la gestion du domaine commun.

## LA DÉCENTRALISATION COLONIALE

Cette collaboration, à mesure que l'effet du temps et le progrès de l'éducation indigène la favoriseront, est appelée à devenir plus large et plus utile. Son extension même sera la conséquence logique d'une réforme indispensable dont le Ministère des Colonies poursuit actuellement l'étude et dont il soumettra les projets organiques à l'examen de la Section de législation du Conseil supérieur des Colonies, récemment réorganisé : nous voulons parler de l'œuvre de *décentralisation* qui doit accorder aux Gouvernements de nos grandes possessions coloniales une plus large autonomie administrative et financière, un pouvoir d'initiative et d'action plus étendu, ayant pour contrepoids, à côté du contrôle ministériel et parlementaire fortement assuré, l'existence d'organismes locaux de représentation où des mandataires français et indigènes pourront à leur tour, dans des assemblées mixtes ou distinctes, mieux exercer leurs attributions de collaboration et de contrôle.

L'idée même de cette décentralisation se lie étroitement au dessein de mise en valeur des colonies qui a provoqué le dépôt du récent projet de loi. C'est qu'en effet — car tout se tient — l'œuvre essentielle du développement économique de nos colonies appelle, comme condition d'un succès qui veut une action prompte et hardie, la refonte de la législa-

tion ancienne et touffue qui, au cours des temps et au hasard des nécessités, s'est implantée sur des territoires où, à cette heure, elle contrarie plus souvent qu'elle n'aide la marche nécessairement rapide du progrès.

Cette législation administrative garde trop l'empreinte de la tutelle autoritaire que la métropole, dans les débuts, a dû imposer à ses possessions lointaines, pour diriger les commencements de leur vie civilisée. Elle présente à la fois des lacunes et des entraves qui font également obstacle à l'épanouissement d'organismes devenus adultes. Il est indispensable de l'adapter aux besoins présents, de l'assouplir aux obligations de l'activité moderne, de la pénétrer de l'esprit réaliste et créateur que réclame l'évolution de nos domaines coloniaux, dont les Gouvernements doivent trouver, dans la charte d'une liberté administrative et financière plus étendue, les facultés d'initiative et d'autorité agissante que l'esprit centralisateur de la métropole leur a parcimonieusement mesurées.

C'est un procès déjà vieux, et que tous les rapporteurs des budgets des colonies ont fait, que celui de la centralisation rigide par laquelle, depuis l'origine, le Ministère des Colonies, imbu de la théorie d'assimilation, a prétendu régir, selon l'automatisme d'une règle uniforme, la variété et la dissemblance profondes des parties très diverses de notre domaine colonial. Vouloir, de Paris, non seulement gouverner, mais ce qui est pis encore, administrer dans le détail, suivant des règles immuables, les mêmes pour tous parce que calquées sur le système métropolitain, des pays qui, différant déjà de la métropole, diffèrent eux-mêmes les uns des autres par les races, le climat, le degré d'évolution, est un paradoxe pour lequel on ne trouverait pas de condamnation assez sévère, s'il n'y avait à la base de cette conception une explication historique qui l'excuse dans une large mesure.

On comprend, en effet, que pour assurer l'administration de possessions nouvelles, tâtonnant encore dans la recherche d'une forme et d'une vie organiques, on ait songé à leur appliquer dès l'abord des règles générales d'ordre, de mé-

thode et de prudence ayant fait leurs preuves dans la métropole, des règlements administratifs et financiers tutélaires qui devaient guider et faciliter les premiers gestes de ces « Etats en devenir », comme les lisières du premier âge soutiennent les pas incertains de l'enfance. Mais du moins, à mesure que l'être grandissait, que ses pas s'affermissaient, que ses forces se développaient, qu'il franchissait les étapes de l'enfance à l'adolescence, puis à l'âge adulte, fallait-il donner quelque jeu à ces lisières, desserrer la discipline trop étroite qui enserrait l'organisme, faciliter ses mouvements et faire confiance à cette initiative qui prend sa vraie force dans la liberté. Et surtout fallait-il n'user qu'avec mesure, après mûr examen, après avis préalable des Gouvernements locaux, de la procédure autoritaire par laquelle le législateur métropolitain a presque toujours aveuglément ajouté à la fin de ses textes cette invariable « clause de style », grosse de conséquences malheureuses : « La présente loi est applicable aux colonies. »

Dès 1892, le grand colonial Jules Ferry s'écriait : « L'assimilation législative s'effrite, il faut aux Gouvernements coloniaux plus d'autonomie. » Il ajoutait cette déclaration qui, après trente ans, n'a rien perdu de son exactitude ni de sa clairvoyance : « Même aujourd'hui, après nombre d'expériences, il faut quelque courage d'esprit pour reconnaître que les lois françaises ne se transplantent pas étourdiment, qu'elles n'ont pas la vertu magique de franciser les rivages sur lesquels on les importe, que les milieux sociaux résistent et se défendent, et qu'il faut, dans tous pays, que le présent compte grandement avec l'avenir. »

Quelques quinze ans plus tard, un Ministre des Colonies, M. Georges Leygues, répétait : « L'assimilation fut une erreur funeste ; il faut y renoncer pour toujours. »

Certes, ces propos furent retenus. Des efforts ont été faits, dont il serait profondément injuste de nier la valeur, pour rompre avec ce que notre éminent collègue parlementaire M. Ribot appelait, naguère, fort justement « le triomphe de la fausse symétrie », et satisfaire à cette vérité que nos colo-

nies, surtout nos grandes possessions tropicales, ne sont pas de lointains départements français à qui Paris peut imposer les organismes, les méthodes, les habitudes métropolitaines. Une réaction salutaire contre ce que les Anglais appellent, d'une façon imagée le « gouvernement par câble », contre le formalisme impérieux de l'assimilation, a amené la conquête de décentralisation des grands gouvernements généraux, dont certains ont appliqué sur eux-mêmes la même procédure de décentralisation en faveur des Etats qui les composaient. Et M. le Ministre des Colonies Lebrun, en 1911, élargissait encore le « mandat d'agir et d'oser » que Jules Ferry avait réclamé pour les gouverneurs généraux. D'autre part, à côté de cette réforme administrative, la loi du 13 avril 1900, en matière financière, a engagé à son tour les colonies dans la voie de l'autonomie.

Mais il faut bien le reconnaître, ces conquêtes successives de décentralisation sont apparues insuffisantes, à mesure que le développement des organismes coloniaux leur faisait mieux éprouver le besoin d'une plus grande liberté d'initiative et d'action rapide et créatrice. Le régime réglementaire de haut contrôle du Ministère des Colonies sur les gouvernements généraux comporte encore le « referendum » au pouvoir métropolitain pour trop de questions dont la solution prompte et féconde serait mieux arbitrée par l'autorité locale. Il est vrai que le Ministère des Colonies lui-même, tard venu dans la hiérarchie gouvernementale, et parcimonieusement loti de la place des « parents pauvres », est tributaire à son tour d'une constante vassalité à l'égard d'autres Départements ministériels, — Finances, Commerce, Travaux publics, Guerre, Marine, Justice — dont le consentement, le concours ou le visa doivent être par lui sollicités et obtenus pour une très grande partie des initiatives ou des décisions qu'il veut prendre. D'où, en fin de compte, et par l'effet des centralisations superposées dans l'autorité métropolitaine, perte de temps considérable et surabondance d'une paperasserie excessive, au double détriment de l'économie budgétaire et de la célérité des réalisations attendues par des pays dont le dévelop-

pement est fâcheusement retardé. Sans parler d'une autre conséquence, peut-être pire encore, de cette incessante « consultation » de la métropole : l'affaissement du geste d'initiative hardie, du goût viril des responsabilités, seul créateur des actes forts, par l'accoutumance inévitable des gouvernements locaux à la fâcheuse formule qui domine et stérilise trop souvent l'action administrative : « dégager sa responsabilité ».

L'autonomie administrative, ou mieux, la décentralisation, doit permettre à ces gouvernements locaux un plus libre soin d'organiser leur besogne, de façonner eux-mêmes leurs instruments de travail, de mieux hausser leur caractère au niveau de leurs devoirs. Dans des pays en pleine évolution, où des problèmes nouveaux chaque jour surgissent qui veulent des solutions immédiates par la souplesse de législations opportunes, il ne faut plus voir les règlements élaborés par l'autorité locale n'entrer en vigueur que plusieurs années après leur confection, après avoir couru, des Tropiques à la rue Oudinot, un périple à l'issue duquel le temps et les événements ont rendu souvent caduques ou sans objet la plupart de leurs dispositions. Le pouvoir local doit être plus maître aussi de l'organisation et de la discipline de son personnel qui, en vertu de textes dont la légalité reste contestable, reste soumis au pouvoir réglementaire métropolitain.

Ce sont là des conditions de bon rendement de travail ; mais ce sont aussi les garanties d'une heureuse application de notre politique indigène. Pour pratiquer cette dernière selon les vues du parlement et suivant notre dessein d'humaine justice, les gouvernements locaux, obligés souvent d'arbitrer entre les pétitions contradictoires de tels intérêts particuliers et des droits des populations indigènes, doivent être forts, posséder sur place toute l'autorité nécessaire, trouver dans leurs attributions propres les moyens de résister efficacement aux hostilités souvent passionnées qu'ils ne manquent point de rencontrer dans l'accomplissement de leur devoir de « protecteurs ».

Craindrait-on, d'aventure, par un ressouvenir classique

des anciennes « satrapies », de donner ainsi à des gouvernements mieux armés pour l'action, le goût d'une indépendance excessive et la tentation d'abuser d'un pouvoir trop élargi ? Nous avons dit plus haut que les freins d'une telle autorité sont dans l'institution de contrepoids qu'il n'est que de fortement agencer. Plus le pouvoir local est étendu et plus efficace doit être le contrôle permanent et public dont il est l'objet. Ce contrôle doit être double. Sur place, c'est celui des assemblées représentatives, des organismes consultatifs français et indigènes, dont le recrutement plus sérieux impliquera des attributions plus larges, une association plus constante à l'œuvre du gouvernement local. De la Métropole, l'exécutif et le législatif doivent à leur tour porter sur la gestion coloniale un contrôle régulier et vigilant. Le ministère l'exerce par les missions périodiques de ses inspecteurs des colonies, dont l'investigation serrée offre de sûres garanties. Il serait souhaitable, d'ailleurs, que le ministre lui-même pût, par intervalles, se transporter dans les possessions dont la haute direction lui est confiée, et confronter, sur place, la réalité vivante avec les récits qu'on lui en a fait. Le Parlement, de son côté, depuis 1906, par l'examen des budgets locaux, a élargi son « droit de regard » sur l'action coloniale. En outre, à mesure que le temps s'écoulait, sa sollicitude, penchée de plus en plus vers la vie de notre domaine d'outre-mer, a organisé sur son administration un effort d'observation et de surveillance assuré par les travaux des Commissions des finances, les missions de leurs rapporteurs, la création d'une Commission spéciale des colonies et protectorats et celle d'un Groupe colonial. Ici encore, serait-il souhaitable que la documentation « livresque » dont le Parlement peut disposer pût être confirmée ou corrigée par l'impression plus directe, sinon plus sincère des « choses vues ». Une délégation de membres du pouvoir législatif serait une institution profitable, qui, périodiquement, parcourrait nos colonies ou nos protectorats, suivant un ordre de roulement ramenant tous les deux, trois ou quatre ans sur leur territoire le contrôle des représentants

de la nation. L'Algérie, le Maroc, la Tunisie, en raison de leur proximité, bénéficient de cette procédure et reçoivent fréquemment la visite des rapporteurs parlementaires. Les autres parties de notre domaine d'outre-mer sont-elles moins intéressantes ? Pourquoi Madagascar, pourquoi l'Afrique occidentale ou équatoriale, pourquoi l'Indochine et les Antilles n'auraient-elles pas droit au même témoignage ? Et qui ne sait, ayant habité ou gouverné ces colonies, quel réconfort, quel encouragement, quel sentiment de confiance naîtraient de ces constatations « sur place », aussi bien pour des administrateurs dont les œuvres méritoires sont trop souvent ignorées ou déformées, pour les colons dont les initiatives sont méconnues, que pour les populations indigènes, dont les doléances et les vœux doivent plus aisément franchir le seuil de cet hémicycle législatif qui représente pour elles l'asile de la justice tutélaire.

Ainsi contrôlé et réfréné dans les excès possibles de son autorité, par la vigilance du ministère, du parlement, des assemblées locales, le pouvoir confié aux agents de la République qui gouvernent nos colonies peut recevoir sans danger la liberté d'arbitrer et de résoudre en toute connaissance de cause, dans la plénitude d'une information et d'une expérience certaines, chacun des grands problèmes, chacune des graves questions où se doivent heureusement concilier les intérêts de la France et ceux de ses colonies.

C'est à lui qu'il faut laisser l'initiative de l'action, après avoir défini dans ses lignes essentielles, dans ses principes dominants — et ceci est l'œuvre du parlement et du ministère — la politique générale de la France dans son domaine colonial. C'est à lui qu'il faut faire confiance, largement, pleinement, sans l'entraver d'incessantes lisières ou le décourager par de quotidiens atermoiements, parce que c'est lui, vraiment, qui tout à la fois exprime, vivifie et discipline le grand effort créateur qui s'accomplit dans nos possessions lointaines.

Le Ministère des Colonies, récemment réorganisé par la loi de finances du 31 juillet 1920, qui a simplifié ses rouages et

plus logiquement ordonné le rythme de leurs mouvements, en l'adaptant aux besoins nouveaux de l'administration coloniale, s'est déjà engagé, par une série de mesures, dans la voie de décentralisation qui restituera aux gouvernements locaux des facultés de décision plus nécessaires aujourd'hui que jamais. Ce n'est là que le début d'une tâche plus ample par laquelle, en refondant les anciens textes organiques instituant les attributions de ces gouvernements, de nouvelles chartes en préparation sanctionneront un état de choses découlant de l'évolution générale qui entraîne notre domaine colonial vers un nouveau stade de son développement.

## L'EVOLUTION DES COLONIES

Succédant à l'ancien stade de la conquête, aujourd'hui terminé, ce nouveau stade est celui de la pleine mise en valeur, *économique* et *morale*. Et son évolution de progrès va se régler selon la logique ordonnée et féconde des principes libéraux qui désormais le dominent, de même que le stade primitif avait évolué dans la logique autoritaire des influences gardées par les postulats du Pacte colonial.

L'enchaînement des conséquences aux principes est, en effet, dans l'un comme dans l'autre stade, d'une rigueur en quelque sorte mathématique.

Le Pacte colonial est la doctrine du droit du plus fort. Il s'en déduit fatalement, pour la possession lointaine occupée, un ensemble de servitudes frappant le domaine et ses habitants. Servitude du domaine, par la cueillette épuisante, la non-reconstitution des richesses enlevées, l'indifférence pour la mise en valeur rationnelle, l'imposition exclusive de la marchandise métropolitaine, la défense de créer la concurrence d'une industrie locale, l'obligation d'étouffer dans le « corset de fer » du régime douanier imposé par le conquérant. Servitude des êtres, marqués du stigmate des « humanités inférieures », par le travail forcé, la privation de l'hygiène conservatrice des races, le refus ou l'insuffisance de

l'instruction qui accroît la valeur et la dignité humaines, l'oppression des traditions et des coutumes locales sous la législation impassible du conquérant. Logique parfaite, à coup sûr, du principe aux conséquences! Il est vrai que la même logique, ne pouvant s'arrêter en chemin, a conduit les « dominateurs » aveuglément obstinés au Pacte colonial à l'inéluctable écueil de deux autres conséquences: la ruine de leur domaine épuisé, ou sa perte par l'indépendance des populations révoltées.

Mieux inspirée, et surtout plus humaine, la France a de bonne heure pressenti l'erreur fondamentale du pacte colonial et pris bravement le contre-pied de ses propositions. La conquête coloniale n'est pas le droit, mais le *fait* d'un plus fort ; le vrai *droit* du plus fort, ici, est le droit généreux qu'il s'attribue de secourir, d'aider, de protéger le plus faible, la responsabilité délicate et difficile qu'il assume, au prix de hauts sacrifices, d'être son guide et son tuteur. Les colonies ne doivent pas vivre et exister *que* pour la métropole. Elles ont droit à une vie personnelle, pour elles-mêmes, pour leur intérêt, pour celui de leurs populations. Le lien qui les unit à la métropole est moins de vassalité que de solidarité, car c'est le lien de la famille nationale. Cette solidarité exclut ainsi la servitude, elle est imprégnée d'un sens de liberté. C'est donc dans une ambiance libérale, garantie par les créations du droit, que, sous la tutelle de la métropole plus ancienne en sagesse et en expérience, les organismes coloniaux évolueront et croîtront en force. Ainsi, le sens du droit humain aura créé une « force coloniale », une puissance nouvelle d'humanité et de richesse économique, que la métropole, le moment venu, saura trouver à côté d'elle pour la secourir et l'aider à son tour, dans les heures tragiques où son destin sera menacé. C'est l'histoire d'hier, l'histoire de la Grande Guerre.

Et voilà qu'ici aussi, dans la logique ordonnée des principes aux conséquences, la poussée de la liberté vivifiante a fait craquer l'une après l'autre les servitudes jadis imposées aux choses et aux êtres de la possession coloniale. Et après,

surtout, les grandes leçons de la guerre, l'impossibilité apparaît plus éclatante de maintenir les vestiges de ces servitudes qui pouvaient subsister encore.

L'effort créateur du colon a rompu la servitude économique qui faisait obstacle, dans la colonie, à des institutions industrielles dont maintenant la métropole a besoin. La servitude douanière a dû se relâcher à son tour devant des nécessités primordiales, et les temps approchent où l'intransigeance du protectionnisme métropolitain de naguère s'inclinera devant cette évidence que le plus sûr moyen de faire des colonies les bonnes clientes de la métropole, c'est d'augmenter leur capacité d'achat en les laissant mieux s'enrichir par le négoce avec l'extérieur. La servitude administrative, si elle défend encore certaines de ses positions, devra céder bientôt sous la poussée des circonstances qui, de plus en plus, associent l'intérêt de la métropole à celui de ses possessions dans le vœu d'une action créatrice plus prompte, grâce à l'autonomie des administrations locales.

Enfin, les servitudes physiques et morales qui pouvaient encore s'attacher au destin des « races inférieures », comme des tronçons de la chaîne autrefois rompue, ne peuvent plus survivre à cet événement capital dans notre histoire coloniale : l'appel fait par la France à ses protégés noirs ou jaunes pour la défense de son indépendance et de son honneur. Accourus par centaines de milliers des continents lointains, les guerriers de la terre exotique sont venus répandre leur sang à côté de leurs frères blancs, tandis que là-bas, leurs pères et leurs femmes se serraient plus étroitement autour du drapeau de la nation protectrice. Jamais leur loyalisme ne fut plus résolu ; jamais, depuis le début de la guerre, la France n'a eu à détourner les yeux vers son immense domaine d'outre-mer, où ses couleurs vénérées n'ont pas cessé de flotter dans la paix et la sécurité.

Un tel fait ne se relègue pas, l'alerte passée, au carton vert des comptes clos et des affaires classées. Il doit survivre dans ses conséquences...

Mais voici que dans le moment où nous constatons ces

*réalités*, logiquement issues l'une après l'autre d'une évolution inéluctable, il nous semble percevoir comme un murmure d'appréhensions réticentes, dont l'objection inquiète ne saurait être éludée de quiconque, franchement, a délibéré d'aller jusqu'au fond de la « question », jusqu'aux derniers termes du problème dressé devant lui.

Ces idées et ces mots d'autonomie, de liberté, de droits pour les races, réveillent en effet, dans des esprits où le souvenir des origines de l'expansion lointaine n'est pas exempt de quelque gêne morale, un très ancien sentiment de crainte qu'avive présentement le spectacle de colonies étrangères dont les races s'agitent en tressaillements d'indépendance.

Et les paroles que nous croyons entendre sont celles-ci : « Ces projets d'autonomie, et cette politique d'éducation « morale », à l'égard de nos protégés, tout cela n'est-il point fait pour préparer et favoriser l'indépendance des pays coloniaux qui nous sont soumis ? Est-on sûr que ces millions d'hommes, de sujets ou de protégés, docilement liés aujourd'hui à notre tutelle, ne chercheront pas à s'en affranchir le jour où, par une évolution dont nous aurons nous-mêmes précipité les étapes, ils auront éveillé en eux, et organisé pour eux, toutes les forces d'action, de science, de progrès, d'émancipation en un mot qui s'assoupissent encore aux ténèbres d'une mentalité primitive ? Alors, à quoi bon entreprendre, sur de larges bases, et à grand frais la mise en valeur d'un domaine qui peut un jour nous échapper ? A moins que vous ne prétendiez — mais de quel droit, et jusqu'où ? — limiter arbitrairement l'ascension du progrès des races, et mesurer avec parcimonie le pouvoir de libération qu'elle confère. Ne sommes-nous point contraints, dès lors, comme entre Charybde et Scylla, de louvoyer entre deux écueils, dont l'un menace nos intérêts et l'autre notre dignité : le péril de l'affranchissement indigène, ou le danger d'un reniement de notre tradition nationale ? »

La thèse n'est pas nouvelle qui pronostique la fatalité des « sécessions » entre la métropole et celles de ses colonies arrivées à un certain degré de développement. Il y a deux

siècles, Turgot la résumait déjà dans une formule imagée : « Les colonies sont semblables aux fruits qui ne tiennent à l'arbre que jusqu'à leur maturité. » Et il est bien vrai, en effet, que le fruit tombé de l'arbre peut donner naissance à un autre arbre, indépendant du premier. Il est d'ailleurs tout aussi vrai que le même fruit, détaché du rameau qui l'a nourri, peut n'avoir d'autre destin que celui d'une décomposition stérile... ou d'une tentation offerte à la convoitise d'un passant. Nous verrons plus loin que nos colonies ne négligent pas cet autre « point de vue ». Mais il faut d'abord serrer de près la thèse pessimiste que nous venons d'écouter.

A ce raisonnement, trop souvent entendu, une réponse paisible et sûre est aisée. Surtout si la clarté des définitions dissipe au préalable les malentendus.

L'*autonomie* coloniale, telle qu'elle a été envisagée plus haut, n'est d'abord ni le synonyme ni le chemin de l'indépendance. Elle ne signifie ni ne prépare aucune rupture, même aucun relâchement, du lien de solidarité qui unit les colonies à la métropole. Autonomie administrative, aux colonies, ne veut pas plus dire « sécession », que régionalisme ou décentralisation, en France, ne veulent dire « séparatisme ». Dans l'un et l'autre cas, une plus grande liberté d'initiative ou d'action des organismes locaux — départements ou colonies — est parfaitement compatible avec leur étroite dépendance politique, avec la conception maîtresse de l'*unité* nationale. L'aisance plus grande de gestes donnée, pour leur développement, aux organismes subordonnés est simplement créatrice pour eux d'une plus grande puissance, dont doit bénéficier en fin de compte la collectivité solidaire qu'est la France. Cette liberté, loin de fomenter des dissociations de forces, totalise, au contraire, au service de la nation une somme de forces plus amples. Et comment, au surplus, le lien familial et filial qui unit les colonies à la mère-patrie aurait-il des raisons de s'affaiblir ou de se rompre, alors que chaque jour, dans le grand conflit sans cesse aggravé des concurrences mondiales, les colonies ressentent mieux ce que leur sécurité, leur défense, leur épanouissement plus libre

doivent précisément à l'existence de ce lien, c'est-à-dire à la protection de la métropole tutélaire ?

Sans doute, l'inquiétude obstinée de ceux que hante l'égal effroi des mots et des progrès pourra-t-elle ne point s'apaiser par de telles raisons, et sa réponse sera qu'une fois jeté au sillon, le germe de certaines idées poussera tous ses fruits par toutes ses racines : l'idée de liberté est de celles dont on jugule difficilement l'essor, et le jour viendra où nourris de la liberté administrative, les indigènes y auront pris le goût d'une liberté politique dont l'expression dernière sera l'indépendance.

Même si cela devait être — et nous verrons tout à l'heure si cela *peut* être — la situation ainsi créée ne pourrait en tous cas préoccuper que nos petits-neveux qui, comme nous, auront à faire leur tâche et à vivre comme nous au milieu de la complexité des problèmes de leur temps. Car il s'écoulera bien des jours, assurément, avant que l'évolution des pays coloniaux soit en état de placer notre nation en présence des éventualités redoutées par des conjectures un peu trop simplistes. Ceux qui les formulent, pressés de conclure comme tous ceux qui raisonnent dans l'abstrait et l'absolu, allègent le problème de deux facteurs fondamentaux : le fait et le temps ; et ce sont pourtant là les éléments essentiels qu'il faut avant tout considérer, si l'on veut raisonnablement étudier la solution du problème lui-même.

Le *fait*, avant tout, qui lui-même domine le temps.

Ce fait, capital, c'est la disparité, la dissemblance, la différence de degré dans le développement intellectuel ou politique des diverses parties de notre domaine colonial. Ce qui, par voie de conséquence, entraîne des différences profondes dans les modalités d'application et des délais non moins grands dans le processus d'évolution et de cristallisation des principes de notre politique indigène. Croire que ces principes pourront, partout et en même temps, jouer uniformément et produire les mêmes effets, les mêmes résultats, est proprement une hérésie, ou un vice de raisonnement entaché de la vieille erreur de la théorie d'assimilation.

Notre domaine colonial n'est pas, comme tels domaines coloniaux d'autres pays, un ensemble homogène. Il n'en est pas de plus hétérogène, ethniquement, politiquement, socialement. La différence n'est pas seulement d'une colonie à l'autre. Elle est, à l'intérieur d'une même colonie, entre les races, peuples ou tribus qui la composent. D'un noir aux trois-quarts sauvage des forêts de l'Afrique équatoriale à un noir évolué du Sénégal, la distance intellectuelle est déjà immense; et, en Indochine, il y a un abîme entre un « kha » du Laos et un civilisé d'Annam. D'où il suit que le programme de politique indigène exposé plus haut, s'il demeure le cadre général et idéal de notre effort, ne saurait s'appliquer partout, en son intégralité, dans les mêmes conditions et avec la même uniformité. Plus immédiatement éducative en Indochine et à Madagascar, cette politique indigène, en Afrique équatoriale, sera surtout, et pour un long temps, à base « médicale et alimentaire ». Le principe d'association des indigènes à notre administration ne peut être en tout lieu d'une application identique et simultanée ; il convient de le doser selon les races coloniales et le stade de leur évolution. Les participations que l'association implique, les concessions libérales qu'elle apporte ne peuvent être au même degré, et dans la même mesure, conférées au noir du Gabon comme à l'Annamite lettré de Cochinchine ou du Tonkin. Et c'est même à cause de cela que, par sa souplesse, qui favorise des adaptations progressives et mesurées, la politique d'association affirme sa haute supériorité sur l'automatisme uniforme de la politique d' « assimilation ».

Combien d'années s'écouleront donc avant que les races plus ou moins attardées dont nous avons assumé la tutelle soient capables de dégager de leur masse amorphe « un sens de nation », avec la volonté et la capacité de se diriger elles-mêmes, sans aide ni guide, à travers les écueils de plus en plus nombreux de la vie internationale et de la concurrence des peuples modernes? Nous avons tout de même sur elles, il ne faut pas l'oublier, des siècles d'avance, de longs siècles au cours desquels, lentement et douloureusement, par l'effort

prolongé de la recherche, de l'invention, de la méditation, d'un progrès intellectuel avantagé par l'influence même de notre climat tempéré, s'est constitué le patrimoine magnifique de science, d'expérience, de supériorité morale qui nous confère le titre éminent à la protection et à la direction des races en retard sur nous. Cette avance séculaire, pense-t-on sérieusement qu'il suffise d'un bond, si haut soit-il, pour la regagner ? Les utopistes seuls ou les théoriciens de l'abstrait peuvent le prétendre. Plus réaliste et plus positif, l'esprit de nos protégés eux-mêmes ne se leurre pas d'une telle illusion. Loin de désirer l'indépendance, les plus intelligents d'entre eux discernent clairement et appréhendent les effets d'une « sécession » qui, enlevant à leur pays l'armature de force, de défense, de progrès créée par la souveraineté de la nation protectrice, l'exposerait aux désagrégations du désordre et de la régression. Ils savent, au point de vue extérieur d'abord, que dans un univers où la paix pourra faire moins cruel, mais ne supprimera jamais le grand conflit des nations dans la lutte pour la vie, la sécurité de leur pays réclame l'aide et le soutien d'un grand peuple, armé de prestige et de puissance mondiale, et capable de défendre leur avenir contre les convoitises ou les ambitions, économiques d'abord, politiques ensuite, d'autres grands peuples dont ils ne sauraient attendre, sans doute, un protectorat plus paternel que celui d'une France idéaliste, imprégnant de fraternité et de justice tous ses gestes et toutes ses institutions.

Ils savent aussi, au point de vue de l'organisation et de la vie intérieure de leur pays, l'impuissance où ce dernier se trouverait de régir et d'administrer, par les seules facultés de sa race, des territoires et des collectivités où les transformations et les nécessités de la vie moderne ont fait surgir une extraordinaire diversité de problèmes qu'on ne peut affronter et résoudre qu'avec l'aide d'une haute expérience et d'une science longuement mûrie. L'aptitude à gouverner, la capacité d'administrer les vastes et multiples intérêts des groupements coloniaux, la faculté de savoir tout ce qu'il faut savoir pour conduire au progrès des millions d'êtres humains

et assurer le fonctionnement régulier des organes essentiels et compliqués des grands services publics, tout cela ne s'improvise pas d'un coup et par la vertu magique du mot « indépendance ». Et si d'aventure, par une fatalité imprévisible du destin, tels pays coloniaux, soudainement échappés à la tutelle française, se confiaient aux mains de gouvernements indigènes improvisés, ce serait bientôt le désordre, l'incohérence, et peu après l'anarchie, la révolte, le déchirement de tout le pays, jusqu'au jour où, comme par hasard, telle grande puissance extérieure plus ou moins voisine débarquerait des troupes sous prétexte de préserver les intérêts de ses nationaux. Mais une fois installée, elle découvrirait toutes les raisons nécessaires pour rester et consolider rudement une domination à laquelle le pays indigène ne pourrait échapper. En sorte que par le chemin de l'indépendance, il serait retourné à une servitude autrement rigoureuse que la tutelle familiale dont il aurait prétendu se libérer.

C'est bien là ce que sentent d'instinct, ou ce que comprennent clairement, tous ceux de nos protégés dont la sagesse est faite de l'expérience du passé et de l'observation attentive du présent. L'idée de l'indépendance, loin de les séduire, les effraie. Et c'est même dans les pays où la race est le plus évoluée, le plus compréhensive, le plus ductile, que la mentalité indigène répugne davantage au danger d'un tel sophisme. L'Indochine, par exemple, où l'éducation d'une très ancienne culture, l'existence séculaire de cadres sociaux et administratifs indigènes, la survivance d'une civilisation morale qui eut ses heures de grande noblesse et d'éclat, sembleraient en apparence favoriser mieux qu'ailleurs l'hypothèse d'une éviction de la tutelle européenne, est peut-être le pays où l'énoncé de « l'indépendance » apparaît à l'élite indigène comme une pure absurdité, ou mieux encore, un non-sens.

C'est qu'elle sait, en effet, et qu'elle voit que c'est la souveraineté française, basée sur le droit du bienfait et du progrès, qui a vraiment *fait* l'Indochine, fondé la France d'Asie, créé cette union puissante de pays hétérogènes et de peuples

divers — Annamites, Cambodgiens, Laotiens — dans laquelle, comme dans une mutualité fraternelle, l'effort de chacun profite à tous et l'effort de tous à chacun. De ces pays différents, séparés, sans lien, trop faibles chacun avec leurs seuls moyens, plus vulnérables dans leur isolement, condamnés chacun par leur solitude à ne devenir, dans le grand tourbillon de la vie moderne, que les satellites obscurs et serviles d'autres Etats, la France a fait un bloc, un faisceau robuste, une association où les facultés et les forces de chacun s'épanouissent mieux, se multiplient en s'additionnant, où les ressources des pays plus fortunés aident aux besoins des plus pauvres, où la cohésion solide de l'ensemble, en protégeant chacune des parties, assure la résistance et la durée du tout.

Cochinchine, Cambodge, Annam, Tonkin, Laos, cinq grands pays joignent leurs forces, accordent leurs énergies, assemblent leurs vigueurs sous la haute discipline de la souveraineté française, qui règle harmonieusement le rythme de leurs gestes et de leur développement. La souveraineté française est ici comme l'armature puissante qui encercle et soutient les pièces d'un échafaudage. Qu'on l'enlève, et tout s'effondre; il n'y a plus, jonchant le sol, qu'un amas de fragments dispersés. Sans la souveraineté française, il n'est plus d'Indochine. Il y a, dans cet « assemblage » indochinois, trois royaumes protégés, l'Annam-Tonkin, le Cambodge, le royaume de Luang-Prabang, et deux colonies proprement dites, la Cochinchine et le Laos. Quel serait donc, et dans quel pays de l'Union actuelle, l'homme, ou le monarque, ou le pouvoir capable de subordonner à son autorité toutes les parties d'une Indochine devenue indépendante de la France ? Quel est le royaume qui pourrait se flatter — avec quels moyens ? — d'imposer sa loi aux deux autres et de s'annexer du même coup les deux colonies sans trône ? Il suffit d'énoncer la question pour montrer l'inanité de l'hypothèse. Que si, au contraire, on suppose ces pays reprenant respectivement leur liberté d'action, alors, pour chacun d'eux, c'est la régression mortelle vers le passé, vers l'isolement funeste, vers ce péril d'insécurité et de vulnérabilité dont, précisément, tous ont

voulu se garder en se plaçant sous la forte protection de la souveraineté française. De toutes façons, et nos protégés le comprennent, la disparition de notre souveraineté serait la déchéance de l'Indochine, la décadence de chaque Etat, l'anarchie, jusqu'au jour, nous le répétons, où telle convoitise extérieure viendrait régler le compte de tous en imposant à la faiblesse de chacun le joug d'une domination nouvelle.

Dira-t-on qu'il s'agit là d'un jeu de dialectique? La preuve, heureusement, est faite. Pendant une longue guerre qui offrait, aux essais d'indépendance, une occasion sans pareille, le loyalisme de l'Indochine ne s'est pas un instant démenti. Il a donné à la France au combat plus de cent mille volontaires indigènes. Il a lui-même fourni à la souveraineté française, avec un moyen de victoire, un moyen d'affermir par elle son autorité sur le pays en tutelle.

Ses autres colonies n'ont pas été moins fidèles à la Mère-Patrie, au cours de la même et décisive épreuve. Dès lors, comment ne pas faire confiance, pour l'avenir, au sentiment lucide qui leur fait rechercher, dans l'attachement à notre autorité, la sécurité même de leurs destins et l'espérance de l'avenir meilleur ?

Et puis, enfin, il est une autre chose qu'il faut dire, que nous gardons le droit et la fierté de dire, car c'est elle qui, dans une large mesure, explique la tranquillité profonde où nos colonies demeurent, tandis que d'autres pays sont aux prises, dans leurs possessions, avec des difficultés que nous ne connaissons pas. Le secret de notre paix coloniale, il est moins dans la réalité de notre force que dans le signe de notre autorité. Ce signe, c'est le cœur. L'indigène le connaît. Il ne s'y est point mépris. Nous sommes pour lui des affectueux, des « rayonnants », des êtres d'une même famille, la grande famille humaine. Moins généreux peut-être que d'autres nations, dans le libéralisme verbal des constitutions accordées, nous compensons d'une tendresse sincère la parcimonie des « franchises » politiques. Chez d'autres « l'homme de couleur » obtient peut-être de plus larges chartes ; mais

jamais il ne franchira le seuil de la demeure « européenne » et sa main ne touchera pas la main refusée du blanc. Nous, paternellement, nous savons, contre notre poitrine, appuyer avec douceur l'humble visage du frère noir ou jaune, qui entend les pulsations de notre cœur battre à l'unisson du sien. On demandait un jour au gouverneur général d'une de nos grandes colonies la formule de la politique par laquelle il avait attaché à la France l'enthousiasme fervent des populations indigènes : « C'est, dit-il, la Déclaration des Droits de l'Homme interprétée par saint Vincent de Paul. »

La conquête matérielle n'a pas suffi à notre désir. C'est surtout la conquête morale que nous cherchons, — la conquête de l'homme par la bonté, le progrès bienfaiteur et la beauté du droit. Et toute crainte de « séparatisme » et toute velléité d'indépendance seront vaines, dans nos pays coloniaux, si nous savons persévérer aux fermes et généreux desseins d'une telle politique. *Tout est là*, et il est bon de le dire. Il est mieux encore de le faire. Nos fonctionnaires et nos colons, dont l'œuvre créatrice est si souvent admirable, ne doivent jamais perdre de vue que le véritable prestige de leur race sur l'indigène résulte moins de l'usage ou de l'apparat de leur force que du rayonnement incontesté de leur supériorité morale. Et le gouvernement métropolitain, de son côté, doit aider au maintien de cette supériorité morale en sélectionnant toujours plus rigoureusement la qualité de ses agents aux colonies, en renonçant délibérément au déplorable système de l'immigration, sur ces territoires, d'un prolétariat blanc trop abondant, mal recruté, insuffisamment payé, dont le contact avec les populations indigènes n'est fait ni pour rehausser notre prestige ni pour accroître notre autorité.

La mise en action de telles règles de conduite, dont l'expérience a vérifié la prévoyance et la sagesse, affermira chaque jour le lien de gratitude et d'intérêt nous attachant des races et des pays qui nous devront ce qu'ils sont devenus. Associons franchement, dans la mesure de ses capacités, l'indigène à notre œuvre et à nos progrès. Esclave, peu lui importerait sans doute de changer de maître. Associé, il cher-

chera sa sécurité dans le dévouement à notre force tutélaire, elle-même accrue par son loyalisme fidèle [1].

Les pessimistes qui s'obstinent à redouter comme une fatalité inéluctable le divorce des colonies et de la Mère-Patrie feront bien de relire, dans l'ouvrage remarquable de

1. Commentant les débats du dernier Congrès noir, M. Rudolf Asmis, ancien consul général d'Allemagne au Congo belge, forcément peu bienveillant pour l'effort colonial de la France, appréciait les résultats de notre politique indigène en des termes qui méritent d'être retenus :

« De toutes les grandes puissances coloniales, seule, la France s'est efforcée de placer exactement sur le même pied que ses sujets blancs, en ce qui concerne les rapports sociaux et légaux, ses concitoyens de couleur (farbigen Mitbürger), en ce qu'elle a accordé à leurs propres représentants, l'accès à la plus haute assemblée législative et en ce qu'elle a organisé un enseignement national dans ses colonies. Le noir des colonies françaises n'a aucune raison particulière d'élever des plaintes (Der Neger in den französischen Kolonien habe keinen Grund zu besonderer Klage).

« C'est pourquoi, péndant tout le congrès, n'a cessé de résonner la glorification de la France et les quatre cents délégués venus de tous les coins du monde, quand ils rendront compte chez eux des résultats du Congrès, se feront les apôtres de la gloire de la colonisation française (Aposteln des Ruhmes französischer Kolonialtätigkeit). Ce congrès, qu'on ne considérait pas, en France également, sans quelques appréhensions, est devenu un instrument au service de l'impérialisme colonial français.

« La presse coloniale anglaise a mélancoliquement précisé quelques-uns des résultats du Congrès. On admet comme évident que cette Assemblée a une portée universelle. On reconnaît également le sérieux des discussions et des vœux vers une solution modérée qui en sont issus. Et justement à cause de cela, la position prise par le Congrès vis-à-vis des politiques indigènes française et anglaise fut péniblement ressentie et cette impression, par exemple, a même été si forte sur un vieux colonial anglais bien connu, Sir Harry Johnston, que celui-ci, dans un article publié dans *The Observer* s'est laissé arracher cette confession : « A tout bien considérer, je suis de cet avis que depuis 1871 la nation française a traité le problème noir d'une façon plus sage, plus réfléchie et avec plus de succès que nous, Anglais, ne l'avons fait. »

« Lorsqu'en Angleterre, on jette un coup d'œil en arrière sur le Congrès et ses résultats, on remarque alors que le « British West African Congress », au cours duquel un des congressistes a cité l'exemple de la France, ensuite de quoi il a posé ses exigences à la participation au Gouvernement, prend une toute autre signification. La France deviendra maintenant pour les noirs éclairés d'Afrique le pays modèle. (Frankreich wird jetz für die aufgeklärten Neger in Afrika das Musterland.) Dans les cervelles noires se forme maintenant une antithèse entre l'Angleterre et la France...

« Naturellement, en observant cette antithèse, il ne faut pas méconnaître que les efforts pour la francisation des possessions françaises et le mouvement en faveur de l'égalité chez les noirs britanniques ne s'étend, pour l'ins-

J.-R. Seeley, *L'expansion de l'Angleterre*, les pages où l'éminent historien de la colonisation britannique analyse les causes des deux grandes sécessions qui ont séparé de leur métropole l'Amérique anglaise et les Amériques espagnole et portugaise ; avec une force et une clarté décisives, Seeley démontre que cette double séparation a été due non point à un sentiment de révolte ou d'indépendance inhérent à toute colonie, mais bien à l'esprit de légitime résistance à l'oppression de l'ancien système du Pacte colonial. Et dès lors, c'est sans doute le cas pour nous de répéter le vieil adage : *Sublata causa, tollitur effectus.*

Est-ce à dire que, retombant à notre tour dans l'erreur des conclusions absolues reprochées tout à l'heure à d'autres,

tant, que sur la mince couche des noirs formés — ou déformés — à l'européenne, et que les années passeront avant qu'ils n'atteignent la masse profonde des indigènes. Une grande partie des populations de couleur de l'hinterland de l'empire colonial français — parmi lesquelles pour une grande part, celles de nos anciennes colonies du Cameroun et du Togo — se détourne encore aujourd'hui des Français d'une façon rébarbative, voire comme d'ennemis. (*C'est un Allemand qui parle et on ne peut exiger de lui ici l'impartiatité. Note de l'auteur.*)

« Les Français réussiront-ils à vaincre partout cette résistance ? On ne peut encore l'affirmer aujourd'hui. Le revirement complet de la colonie du Dahomey, qui en 1893, sous le règne du roi Béhanzin, était un pays en état de lutte ouverte, et est aujourd'hui paisible, particulièrement dans la partie soumise à l'influence française, prouve que dans ces sortes d'affaires, les Français ne se sont pas montrés dépourvus d'adresse (die Franzosen in dieser Beziehung nicht ohne Geschik sind). » (*Preussische Jahrbücher, Ibid.*, p. 306 et 307).

De ce témoignage d'un ennemi sur nos possessions africaines, il est bon de rapprocher le jugement d'un ami sur notre œuvre en Asie. Voici ce que disait Lord Northcliffe à son retour d'un voyage en Indochine: « Les problèmes que présentent le contact et l'interprétation de ces façons de vivre et de penser si diverses sont aujourd'hui la base de la politique mondiale. Il faut voyager, même rapidement, comme je viens de le faire, pour s'en rendre compte, et je tiens à vous répéter ce que j'ai déjà écrit, que nulle part, pendant mon voyage, je n'ai pu constater une solution plus heureuse à ces problèmes que dans l'Indochine, cette magnifique partie de la France d'outre-mer. Nous nous piquons, nous autres Britanniques, d'en savoir aussi long que qui que ce soit en fait de colonisation; mais pour l'œuvre que vous avez accomplie en Indochine, comme d'ailleurs au Maroc que j'ai visité récemment nous vous devons à vous, Français, un grand coup de chapeau. » (Interview reproduite dans le *Petit Journal* du 19 février 1922).

nous prétendions encercler d'un mur infranchissable les mouvements indéfinis de l'avenir et figer ses transformations dans un cadre dès à présent immuable ? On ne déchiffre pas ainsi l'immense énigme des temps futurs. Raisonnant dans le relatif des jours présents et prochains, nous donnons les raisons plausibles pour lesquelles l'éventualité des sécessions coloniales nous paraît devoir être écartée, du moins pour un très long temps. Nos petits-neveux eux-mêmes se trouveront-ils un jour en face du problème ? Verront-ils alors certaines de nos grandes possessions évoluer, à l'exemple de telles grandes colonies anglaises, vers la forme de ces *dominions* émancipés, que rattache toujours d'ailleurs à la mère-patrie la survivance d'un lien familial singulièrement raffermi — regardons la dernière guerre — aux heures du suprême péril ? Ou bien même, car il faut aller jusqu'au bout des hypothèses, verront-ils, dans la liberté d'un self-government intégral, les colonies filiales de jadis reprendre toute leur indépendance à l'égard de la Métropole ?...

S'il devait vraiment en être ainsi, oui, même s'il doit jamais en être ainsi, ce ne serait point une raison d'attiédir dès à présent l'ardeur des hauts devoirs que nous trace notre mission tutélaire vis-à-vis des pays dont l'avenir nous est confié. Ce serait au contraire une raison d'en redoubler le zèle.

Car la grandeur et la dignité souveraines de la France, à travers le monde et les âges, est de n'avoir jamais mesuré les dons de son génie au calcul des fermages qu'elle en pouvait retirer. De ses lèvres généreuses, le *sic vos non vobis* s'exhale toujours avec fierté, plutôt qu'en accents d'amertume ou de mélancolie. N'est-ce point sa gloire même de créer, partout où elle a passé, la force et la liberté des races ? Ne serait-ce donc rien que d'avoir modelé dans le limon obscur des humanités attardées, le visage lumineux et frémissant de nations nouvelles ? Serait-ce aussi un faible avantage que d'avoir créé outre-mer des Etats ou des sociétés où persisteraient, élargissant leur influence chaque jour, la langue, la tradition, les leçons, le souvenir, l'âme même de

la France ? Et ne serait-ce point encore pour la Mère-Patrie le meilleur des résultats, nous allions dire la meilleure opération, que d'avoir ainsi noué, avec ses enfants adultes, par les liens durables de la gratitude et de l'intérêt, des rapports économiques et politiques dont la métropole resterait la bénéficiaire privilégiée, sans supporter les charges ou les responsabilités d'autrefois ?

De telle sorte que, même en allant jusqu'à l'extrême limite des hypothèses, jusqu'au dernier terme des éventualités que l'on peut conjecturer, tout nous conduit à persévérer dans l'esprit et les accomplissements d'une politique coloniale où se réalise l'accord de l'intérêt et du devoir français.

Si notre conscience y trouve ses satisfactions, nos desseins utilitaires en doivent recueillir l'influence la plus profitable à nos intérêts économiques. Favorable à notre autorité matérielle et morale, c'est dire qu'en fin de compte cette politique est favorable aux entreprises de création de richesse dont notre pavillon couvre et protège l'épanouissement.

Et maintenant, cela dit, voyons quel est le domaine à la mise en valeur duquel il faut appliquer les réalisations d'un plan méthodiquement organisé.

---

## CHAPITRE IV

# LE DOMAINE COLONIAL FRANÇAIS

Désormais accru, par le traité de Versailles et la décision de la Société des Nations, du mandat sur les anciennes colonies allemandes du Togo et du Cameroun enclavées dans notre territoire africain, notre domaine colonial voit aujourd'hui ses limites définitivement fixées.

Comment est-il constitué ?

L'expansion française, encore qu'éparpillée sur toute la surface du globe, s'est concentrée le plus fortement sur deux points : l'Afrique et l'Asie. Des premiers comptoirs et des postes stratégiques du début, notre action s'est développée vers l'intérieur des continents, et nous avons fondé en Afrique et en Asie deux grands groupes de colonies de l'importance desquels on se fera une idée précise par les renseignements statistiques ci-après.

### Section Première

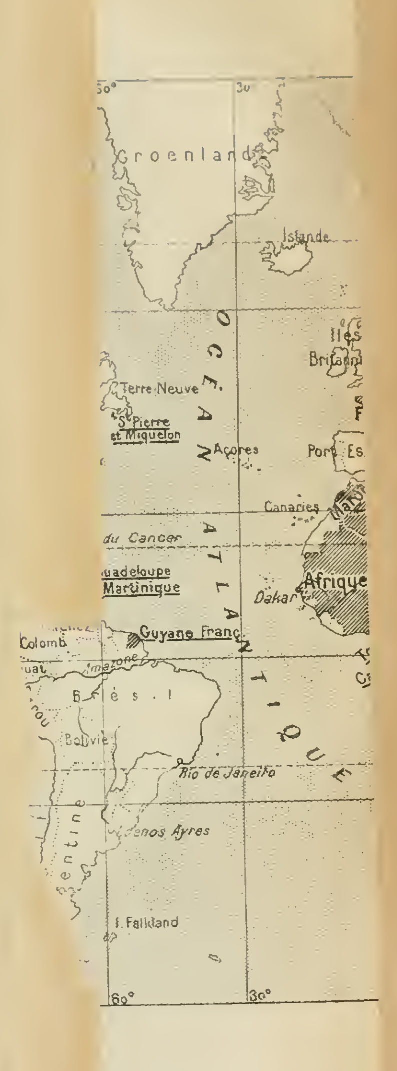
## GROUPE AFRICAIN

Le groupe africain, immense, gigantesque, s'étend d'Alger à Brazzaville et de Dakar à Abécher. Il comprend d'abord les établissements de l'Afrique du Nord :

| COLONIES ou Protectorats | SUPERFICIE en kilom. carrés | Population [1] | Importations [1] | Exportations [1] |
|---|---|---|---|---|
| | | | *francs* | *francs* |
| Algérie. . . . | 575.388 | 5.806.090 | 3.361.851.000 | 1.597.975.000 |
| Tunisie. . . . | 125.130 | 2.093.939 | 635.562.552 | 337.057.488 |
| Maroc . . . . | 600.000 | 5.400.000 | 1.000.474.464 | 268.875.057 |
| Total. . . | 1.300.518 | 13.300.029 | 4.997.888.016 | 2.203.907.545 |

1. Recensements de la population de 1921 et statistiques commerciales de 1920.




— *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
Payot, Paris.




A. SARRAUT. — *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
PAYOT, PARIS.

L'augmentation de la population de l'Afrique du Nord, par rapport aux précédents recensements est d'environ 1 million 1/2 d'habitants. De 1919 à 1920, les importations ont augmenté de près de 3 milliards 1/2 (1 milliard 596 millions en 1919 contre 5 milliards en 1920) et les exportations de près de 500 millions (1 milliard 754 millions en 1919 contre 2 milliards 200 millions en 1920).

L'Afrique du Nord, par suite des conjonctures de notre histoire et des errements de notre politique intérieure, se trouve échapper à l'action du Département des Colonies; elle n'est donc pas comprise dans le programme général qui fait l'objet de notre projet de loi sur la mise en valeur coloniale

Le second grand établissement africain est formé par l'Afrique occidentale française, érigée en Gouvernement général, et comprend huit colonies.

| COLONIES | Superficie en kilomètres carrés | Population [1] |
|---|---|---|
| Sénégal | 195.000 | 1.225.523 |
| Mauritanie | 670.000 | 261.746 |
| Soudan français | 1.680.000 | 2.474.589 |
| Haute-Volta | 300.000 | 2.973.442 |
| Guinée | 240.000 | 1.875.951 |
| Côte d'Ivoire | 320.000 | 1.545.680 |
| Dahomey | 110.000 | 842.243 |
| Territoire de Zinder | 1.150.000 | 1.039.042 |
| Total pour l'A. O. F. | 4.665.000 | 12.238.216 |
| Et en y ajoutant le Togo, pays à mandat. | 56.700 | 698.340 |
| Total général | 4.721.700 | 12.936.556 |

Le total des importations de l'Afrique occidendale française représente 395.277.123 francs en 1921 contre

1. Recensement de la population de 1921.

653.910.760 francs en 1920, et 300.400.000 francs en 1919; celui des exportations 410 millions de francs en 1921[1] contre 588.694.485 francs en 1920, et 329.800.000 francs en 1919.

Le troisième établissement du groupe africain constitue l'Afrique équatoriale française, érigée également en Gouvernement général; il est formé par quatre colonies :

| COLONIES | Superficie en kilomètres carrés | Population[2] |
|---|---|---|
| Gabon . . . . . . . . . . . . . . | 274.870 | 399.401 |
| Moyen-Congo . . . . . . . . . . . | 240.000 | 581.912 |
| Oubangui-Chari. . . . . . . . . . | 493.000 | 607.905 |
| Tchad . . . . . . . . . . . . . . | 1.248.000 | .271.650 |
| Total pour l'A. E. F . . . . . . . . | 2.255.870 | 2.860.868 |
| Et en y ajoutant le Cameroun, pays à mandat. . . . . . . . . . . . . . . . | 431.320 | 3.000.000 |
| Total général . . . . . . . . . . | 2.687.190 | 5.860.868 |

Les recensements de la population de 1921 accusent sur les évaluations précédentes une diminution de près de deux millions d'habitants. Cette importante différence provient surtout de ce que les estimations antérieures avaient été très exagérées : cette erreur se manifeste et se corrige à mesure que le dénombrement de la population gagne en exactitude et en précision.

Les importations de l'Afrique équatoriale française atteignent 15.091.230 francs en 1921[1] contre 65.612.950 francs en 1920 et 109.800.000 francs en 1919 ; ses exportations 43.361.565 francs en 1921[1] contre 80.691.333 francs en 1920 et 29.300.000 francs en 1919.

Complétant cet ensemble imposant, un quatrième établis-

1. Chiffres provisoires qui au reste ne seront susceptibles que de modifications peu importantes.

2. Recensements de la population de 1921.

sement africain constitue le Gouvernement général de Madagascar avec :

| COLONIES | Superficie en kilomètres carrés | Population[1] |
|---|---|---|
| Madagascar | 580.000 | 3.382.161 |
| Les Iles Comores | 2.180 | |
| Total pour Madagascar | 582.180 | 3.382.161 |

Les importations de cet établissement ont été de 225.921.048 francs en 1921[2] contre 279.694.657 francs en 1920 et 99 millions en 1919, les exportations de 108.308.097 francs en 1921 contre 235.942.698 francs en 1920, et 177.200.000 fr. en 1919.

## SECTION II

## GROUPE ASIATIQUE

Le groupe asiatique, moins important par l'étendue, mais plus ramassé, plus compact, forme le Gouvernement général de l'Indochine, avec :

| COLONIES OU PROTECTORATS | Superficie en kilomètres carrés | Population[1] |
|---|---|---|
| Cochinchine | 66.000 | 3.795.613 |
| Cambodge | 175.000 | 2.402.585 |
| Annam | 150.000 | 4.933.426 |
| Laos | 214.000 | 818.755 |
| Tonkin | 105.000 | 6.850.453 |
| Kouang-Tcheou-Wan | 842 | 182.371 |
| Total pour l'Indochine | 710. 42 | 18.983.203 |

1. Recensement de 1921.
2. Chiffres provisoires qui d'ailleurs ne seront susceptibles que de modifications peu importantes.

Les importations de ce groupe asiatique représentent 1.075.930.000 francs en 1921 contre 1.094.956.373 francs en 1920, et 751 millions en 1919 ; les exportations 1.478.470.000 fr. en 1921 contre 1.181.319.766 francs en 1920 et 1.051.000.000 en 1919.

## SECTION III

## GOUVERNEMENTS AUTONOMES

Enfin, les « Gouvernements autonomes » de notre domaine colonial comprennent une série de colonies de moindre étendue réparties sur la surface du globe aux hasards de notre expansion. Voici les chiffres de leur population d'après le recensement de 1921 et ceux de leur commerce général pour l'année 1920 :

| COLONIE | Superficie en kilom. carrés | Population [1] | Importations [2] | Exportations [2] |
|---|---|---|---|---|
| | | | *Francs* | *Francs* |
| **En Afrique.** | | | | |
| Côte des Somalis . . | 120.000 | 64.794 | 129.618.863 | 109.361.080 |
| Réunion . . . . . | 2.500 | 172.190 | 71.269.455 | 78.654.501 |
| **En Asie.** | | | | |
| Etablissements français dans l'Inde . . | 515 | 269.579 | 23.583.192 | 24.554.280 |
| **En Amérique.** | | | | |
| Saint-Pierre et Miquelon . . . . . | 240 | 3.918 | 22.988.803 | 19.690.756 |
| Martinique . . . . | 985 | 244.439 | 84.508.370 | 89.110.544 |
| Guadeloupe et dépendances . . . . . | 1.780 | 229.839 | 78.989.677 | 74.601.693 |
| Guyane . . . . . | 90.000 | 44.202 | 34.849.160 | 36.445.867 |
| **En Océanie.** | | | | |
| Nouvelle-Calédonie et dépendances (Wallis et Foutouna) . . . | 20.000 | 47.505 | 48.564.425 | 27.676.379 |
| Etablissements français de l'Océanie. . | 3.060 | 31.901 | 14.401.153 | 24.360.901 |
| Total . . . | 239.080 | 1.108.367 | 508.773.098 | 484.456.001 |

1. Recensements de 1921.
2. Pour l'Afrique du Nord et les Etablissements français de l'Océanie, les

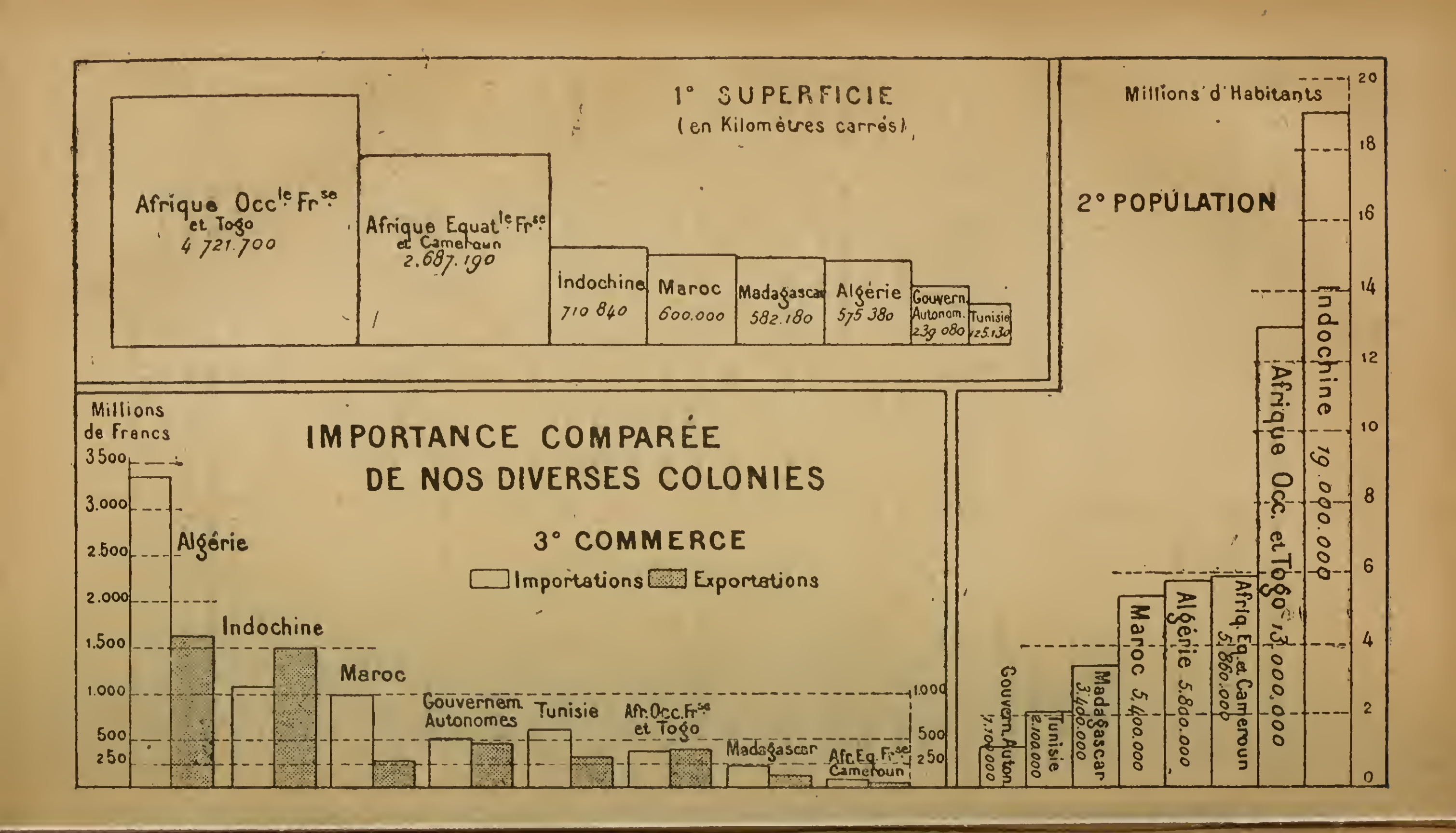
Soit en résumé :

| COLONIES | Superficie en kilom. carrés | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | | | *Francs* | *Francs* |
| Afrique du Nord . . | 1.300.518 | 13.300.029 | 4.997.888.016 | 2.203.907.545 |
| Afrique occidentale . | 4.721.700 | 12.936.556 | 395.277.123 | 410.000.000 |
| Afrique équatoriale . | 2.687.190 | 5.860.868 | 75.091.230 | 43.361.565 |
| Madagascar . . . . | 582.180 | 3.382.161 | 225.921.048 | 108.308.097 |
| Indochine. . . . . | 710.842 | 18.983.203 | 1.075.930.000 | 1.478.470.000 |
| Gouvernements autonomes . . . . . | 239.080 | 1.108.367 | 508.773.098 | 484 456.001 |
| Total général. . | 10.241.510 | 55.571.184 | 7.278.880.515 | 4.728.503.208 |
| Déduction de l'Afrique du Nord . . . | 1.300.518 | 13.300.029 | 4.997.888.016 | 2.203.907.545 |
| Total pour les colonies dépendant du Ministère des Colonies. . | 8.940.992 | 42.271.155 | 2.280.992.499 | 2.524.595.663 |

Si nous considérons notre domaine colonial seul, déduction faite des données numériques relatives à l'Afrique du Nord, nous constatons que sa superficie est égale à *dix-huit fois et demie* celle de la métropole, que sa population est légèrement supérieure à celle de la Mère-Patrie, et que son commerce représente environ le dizième du commerce de la France. Tel est le champ immense qui s'offre à notre activité et dont nous avons insuffisamment poussé l'exploitation.

L'importance de ce domaine, qui apparaît assez clairement à travers les statistiques qui précèdent, prend un relief plus accusé quand on le compare à ceux des autres grandes nations colonisatrices.

derniers chiffres connus concernent l'année 1920. On les a néanmoins additionnés avec ceux de 1921, car ils ne sont pas susceptibles de modifier sensiblement le total et l'impression d'ensemble qui doit s'en dégager. Tous les autres chiffres sont relatifs à l'année 1921. Pour Saint-Pierre et Miquelon et pour la Guyane ils sont définitifs ; pour toutes les autres colonies ils sont provisoires, mais ne subiront que des modifications peu importantes.


IMPORTANCE COMPARÉE
DE NOS DIVERSES COLONIES
1° SUPERFICIE
(en Kilomètres carrés)
Afrique Occle Frse et Togo 4 721.700
Afrique Equatle Frse et Cameroun 2.687.190
Indochine 710 840
Maroc 600.000
Madagascar 582.180
Algérie 575 380
Gouvern. Autonom. 239 080
Tunisie 125.130
2° POPULATION
Millions d'Habitants
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
Indochine 19.000.000
Afrique Occ. et Togo 13.000.000
Afriq. Eq. et Cameroun 5.860.000
Algérie 5.800.000
Maroc 5.400.000
Madagascar 3.400.000
Tunisie 2.100.000
Gouvern. Auton. 1.100.000
3° COMMERCE
Importations
Exportations
Millions de Francs
3500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
250
Algérie
Indochine
Maroc
Gouvernem. Autonomes
Tunisie
Afr. Occ. Frse et Togo
Madagascar
Afr. Eq. Frse Cameroun
1.000
500
250

Section IV

## COMPARAISON AVEC LES DOMAINES COLONIAUX ÉTRANGERS

### 1° *Grande-Bretagne.*

La Grande-Bretagne est, par l'étendue de son empire extérieur, la première puissance coloniale du monde. Son drapeau flotte sur la cinquième partie des terres émergées. Elle commande à près de 400 millions d'habitants. Sa domination s'étend sur toutes les mers du globe : elle a, dans les régions tempérées, des colonies de peuplement où la race anglo-saxonne s'est multipliée en groupements jouissant d'une autonomie presque absolue ; dans les régions tropicales, des colonies d'exploitation soumises à l'étroite tutelle de la métropole ; enfin, disséminés un peu partout, des entrepôts et des comptoirs, des postes stratégiques et des points d'appui, des dépôts de charbon. Tous ces établissements sont réunis entre eux par un puissant réseau de câbles. La Grande-Bretagne est partout présente sur la surface du globe. L'empire britannique contrôle le commerce du monde entier et réunit en soi toutes les sources et tous les éléments d'une vie économique complète.

L'énumération des colonies de la Couronne (Crown colonies), des colonies à institutions représentatives (representative Institutions) et des Dominions autonomes (with responsible government), réparties dans les divers continents, avec l'indication de leur superficie, de leur population et de leur commerce, donnera une idée exacte des proportions gigantesques du premier empire colonial du monde [1].

1. Les renseignements statistiques concernant les pays étrangers sont extraits du *Statesman's Year Book, Macmillan and C°*, London 1921. Les chiffres de la population sont ceux des derniers recensements ; ceux des importations et exportations, sont ceux de l'année 1920.

| POSSESSIONS DIVERSES | Superficie en milles carrés | Population | Importations (en livres sterling). | Exportations (en livres sterling). |
|---|---|---|---|---|
| **I. — Europe.** | | | | |
| Gibraltar . . . . . | 2 | 17.000 | | |
| Malte . . . . . . . | 118 | 225.000 | 4.262.000 | 919.000 |
| Total Europe. . | 120 | 242.000 | 4.262.000 | 919.000 |
| **II. — Asie.** | | | | |
| Chypre. . . . . . | 3.574 | 315.000 | 1.525.000 | 1.372.000 |
| Aden, Perim, etc. . | 10.387 | 58.000 | 7.124.000 | 6.517.000 |
| Ceylan. . . . . . . | 25.481 | 4.758.000 | 21.106.000 | 31.918.000 |
| Inde et dépendances. | 1.802.629 | 315.156.000 | 199.961.000 | 231.025.000 |
| Etablissements des Détroits. . . . . | 1.600 | 846.000 | 96.670.000 | 99.321.000 |
| Etats Malais fédérés | 27.506 | 1.280.000 | 13.866.000 | 32.566.000 |
| Etats Malais non fédérés. . . . . . | 23.486 | 955.000 | 4.609.000 | 10.213.000 |
| Bornéo et Sarawak . | 77.106 | 1.000.000 | 2.151.000 | 2.932.000 |
| Hongkong. . . . . | 391 | 598.000 | 90.652.000 | 103.943.000 |
| Weï-Haï-Weï . . . | 285 | 150.000 | 1.075.000 | 547.000 |
| Total Asie. . . | 1.972.445 | 325.116.000 | 438.739.000 | 520.354.000 |
| **III. — Afrique.** | | | | |
| Egypte. . . . . . | 350.000 | 12.878.000 | 104.837.000 | 103.363.000 |
| Soudan anglo-égyptien . . . . . . | 1.014.000 | 3.400.000 | 4.949.000 | 3.660.000 |
| Somaliland . . . . | 68.000 | 300.000 | 503.000 | 231.000 |
| Seychelles. . . . . | 156 | 25.000 | 75.000 | 140.000 |
| Maurice . . . . . . | 720 | 365.000 | 3.136.000 | 8.524.000 |
| Territoire de Kenya . . . . . . . | 246.822 | 2.807.000 | 3.398.000 | 2.499.000 |
| Territoire de Tanganyka (ancienne colonie allemande) . | 384.180 | 3.500.000 | 1.008.000 | 700.000 |
| Ouganda . . . . . | 110.300 | 3.318.000 | (fondues avec celles de l'AO) | 1.829.000 |
| Zanzibar . . . . . | 1.020 | 200.000 | 1.934.000 | 2.444.000 |
| Nyasaland . . . . | 39.573 | 1.203.000 | 570.000 | 429.000 |
| Union sud-africaine (Cap de Bonne-Espérance, Natal, Orange et Transvaal). . . | 473.100 | 7.305.000 | 50.090.000 | 52.099.000 |
| Afrique du Sud (Rhodésie, Basuto, Bechuana, Swaziland). | 733.394 | 2.370.000 | | |
| Sud-Ouest africain britannique (ancienne colonie allemande). . . . . | 322.200 | 200.000 | 1.032.000 | » |
| Ascension. . . . . | 34 | 250 | » | » |
| Sainte-Hélène . . . | 47 | 3.500 | 44.000 | 31.000 |
| *A reporter.* . . | 3.743.546 | 37.874.750 | 171 576.000 | 175.949.000 |

| POSSESSIONS DIVERSES | Superficie en milles carrés | Population | Importations (en livres sterling). | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| **III.—Afrique** (*suite*). | | | | |
| *Reports* . . . | 3.743.546 | 37.874.750 | 171.576.000 | 175.949.000 |
| Nigeria. . . . . . | 332.000 | 17.500.000 | 12.015.000 | 14.726.000 |
| Gambie . . . . . | 4.500 | 248.000 | 1.250.000 | 1.554.000 |
| Goldcoast. . . . . | 80.000 | 1.500.000 | 7.947.000 | 10.814.000 |
| Sierra Leone . . . | 31.000 | 1.404 000 | 2.123.000 | 2.102.000 |
| Togo britannique . . | 12.500 | 300.000 | » | » |
| Cameroun britannique . . . . . | 33.000 | 400.000 | » | » |
| Total Afrique. . | 4.236.546 | 59.226.750 | 194.911.000 | 205.145.000 |
| **IV. — Amérique.** | | | | |
| Canada. . . . . . | 3.729.665 | 9.030.000 | 218.817.000 | 264.476.000 |
| Labrador et Newfoundland . . . . | 162.734 | 265.000 | 8.332.000 | 7.165.000 |
| Honduras britannique | 8.592 | 44.000 | 939.000 | 890.000 |
| Guyane britannique . | 89.500 | 306.000 | 3.591.000 | 4.241.000 |
| Bermudes. . . . . | 19 | 22.000 | 793.000 | 209.000 |
| Indes occidentales : Bahamas, Barbade, Jamaïque, Trinité et Tobago, Iles du Vent et Sous-le-Vent, etc. . . . | 12.295 | 1.863.000 | 17.625.000 | 18.746.000 |
| Iles Falkland . . . | 7.500 | 3.000 | 940.000 | 2.054.000 |
| Total Amérique . | 4.010.305 | 11.533.000 | 251.037.000 | 297.781.000 |
| **V. — Océanie.** | | | | |
| Australie . . . . | 2.974.581 | 5.247.000 | 97.457.000 | 148.565.000 |
| Papua . . . . . . | 90.540 | 250.000 | 423.000 | 270.000 |
| Nouvelle-Guinée, Archipel Bismarck et Samoa (anciennes colon. allemandes). | 71.200 | 250.000 | » | » |
| Nouvelle-Zélande . . | 104.751 | 1.241.000 | 30.671.000 | 53.970.000 |
| Fiji . . . . . . . . | 7.083 | 164.000 | 1.042.000 | 1.871.000 |
| Tonga, Salomon, etc. | 11.450 | 270.000 | 393.000 | 501.000 |
| Total Océanie. . | 3.259.605 | 7.422.000 | 129.986.000 | 205.177.000 |
| L'Empire colonial britannique représente donc : | | | | |
| En Europe . . . . | 120 | 242.000 | 4.262.000 | 919.000 |
| En Asie . . . . . | 1.972.445 | 325.116.000 | 438.739.000 | 520.354.000 |
| En Afrique . . . . | 4.236.546 | 59.226.750 | 194 911.000 | 205.145.000 |
| En Amérique. . . . | 4.010.305 | 11.533.000 | 251.037.000 | 297.781.000 |
| En Océanie . . . . | 3.259.605 | 7.422.000 | 129.986.000 | 205.177.000 |
| Soit au total . . | 13.479.021 | 403.539.750 | 1.018.935.000 | 1.229.376.000 |

### 2° *Pays-Bas.*

Les Pays-Bas prennent place immédiatement après la Grande-Bretagne et la France parmi les grandes puissances coloniales. Ils possèdent un magnifique terrain d'exploitation tropicale en Extrême-Orient avec les Indes orientales (Java, Sumatra, Bornéo, Célèbes, Timor, etc...) et deux comptoirs en Amérique (Surinam ou Guyane hollandaise et Curaçao). Ce domaine est grand soixante fois comme la métropole hollandaise et il est neuf fois plus peuplé.

| COLONIES | Superficie (kilomètres carrés) | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | | | (*florins*) | (*florins*) |
| Indes Orientales . | 1.915.421 | 47.861.614 | 793.233.225 | 2.167.470.518 |
| Indes Occidentales. | 130.230 | 167.959 | 15.637.511 | 11.753.349 |
| Total . . . | 2.045.651 | 48.029.573 | 808.870.736 | 2.179.223.867 |

### 3° *Portugal.*

Moins bien partagé que les nations qui précèdent dans la répartition actuelle du domaine d'outre-mer, le Portugal, héritier d'une grande renommée coloniale, possède encore, malgré la perte de Brésil, de vastes possessions situées en Afrique et en Asie.

| COLONIES | Superficie | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | kil. carrés | | (escudos) | (escudos) |
| I. — Asie. | | | | |
| Goa, Damao et Diu. . | 3.984 | 548.472 | 4.554.987 | 1.626.647 |
| Macao . . . . . . . | 10 | 74.866 | 6.943.658 | 6.398.176 |
| Timor . . . . . . . | 6.250 | 377.815 | 987.026 | 549.271 |
| II. — Afrique. | | | | |
| Iles du Cap Vert . . | 3.822 | 149 793 | 8.493.802 | 749.709 |
| Guinée . . . . . . . | 11.384 | 289.000 | 4.661.404 | 4.327.272 |
| Iles du Prince et San Thomé . . . . . | 939 | 58.907 | 6.575.206 | 18.759.705 |
| Angola . . . . . . . | 1.255.775 | 4.119.000 | 10.208.893 | 11.718.322 |
| Mozambique . . . . | 780.000 | 3.120.000 | 23.017.816 | 8.124.069 |
| Total. . . . . | 2.062.164 | 8.737.853 | 65.442.792 | 52.253.171 |

## 4° *Belgique.*

Grand pays sur un petit territoire, la Belgique a acquis une vaste colonie dont la superficie égale huit fois celle de la métropole et dont la population est le triple. La guerre a définitivement libéré le Congo belge des convoitises d'inquiétants voisins.

| COLONIES | Superficie | Population [1] | Importations [2] | Exportations [2] |
|---|---|---|---|---|
| | kil. carrés | | (francs) | (francs) |
| Congo belge . . . . | 2.400.000 | 8.500.000 | 237.535.000 | 315.245.000 |

1. Recensement de 1920. Population recensée : 6.558.374 individus ; population non recensée : 1.863.000 personnes approximativement.

2. Statistique du commerce extérieur du Congo belge pendant l'année 1920. Bruxelles, Gœmære, 1922.

### 5° *Etats-Unis d'Amérique.*

Les Etats-Unis d'Amérique ne possèdent pas de colonies sous cette domination, mais des « territoires extérieurs » (outlying territories) provenant, pour une part, d'achats à des puissances étrangères et pour une autre part, des dépouilles de l'empire colonial espagnol.

| TERRITOIRES EXTÉRIEURS | Superficie | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | *kil. carrés* | | (*dollars*) | (*dollars*) |
| Alaska . . . . . . | 1.530.327 | 64.356 | 36.876.855 | 60.939.061 |
| Hawaï . . . . . . | 16.702 | 255.912 | 63.283.647 | 104.779.804 |
| Porto-Rico. . . . . | 9.314 | 1.297.772 | 96.388.534 | 17.603.941 |
| Iles Virgin. . . . . | 340 | 26.051 | — | — |
| Iles Philippines. . . | 296.182 | 10.350.730 | 07.774.000 | 113.118.000 |
| Iles Guam. . . . . | 514 | 14.246 | — | — |
| Iles Samoa . . . . | 210 | 6.185 | — | — |
| Total. . . . . . | 1.853.589 | 12.015.252 | 304.323.036 | 296.440.806 |

### 6° *Japon.*

Monté brusquement au rang de grande puissance, le Japon s'est constitué dans le Pacifique, en vingt-cinq ans, avec une rapidité étonnante, un important empire colonial auquel le Traité de Versailles a ajouté les anciens archipels allemands des Carolines, Mariannes, Marshall et Palau.

| COLONIES | Superficie | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | *kil. carrés* | | (*yens*) | (*yens*) |
| Corée (Chosen) . . . | 217.826 | 17.412.871 | 280.786.318 | 219.665.781 |
| Formose (Taïwan). . | 35.914 | 3.698.918 | 90.526.766 | 141.885.540 |
| Pescadores (Hokoto). | 124 | — | — | — |
| Sakhaline Sud (Karafuto). | 34.069 | 57.206 | — | — |
| Iles du Pacifique . . | — | 80.000 | — | — |
| Total . . . . . | 287.933 | 21.248.995 | 371.313.084 | 361.551.321 |

## 7° *Italie.*

Les possessions coloniales de l'Italie sont en Afrique, où elles forment deux groupes : l'Erythrée et la Somalie d'une part, la Libye, la Tripolitaine et la Cyrénaïque de l'autre.

| COLONIES | Superficie | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | *kil. carrés* | | (*lires*) | ( *lires*) |
| Erythrée . . . . . | 110.000 | 450.000 | 103.811.379 | 85.254.452 |
| Côte des Somalis . . | 350.000 | 650.000 | 13.872.370 | 6.064.782 |
| Libye . . . . . . . | 1.000.000 | 523.176 | 95.500.000 | 81.375 |
| Total . . . . . | 1.460.000 | 1.623.176 | 215.183.749 | 91.400.609 |

## 8° *Espagne.*

D'un ancien empire « sur lequel le soleil ne se couchait pas », l'Espagne n'a gardé que les territoires ci-dessous :

| COLONIES | Superficie | Population | Importations | Exportations |
|---|---|---|---|---|
| | *kil. carrés* | | *(pesetas)* | *(pesetas)* |
| Maroc espagnol . . . | 29.213 | 600.000 | » | » |
| Ifni et Rio de Oro. . | 314.360 | 30.000 | » | » |
| Guinée . . . . . . . | 26.000 | 200.000 | » | » |
| Fernando-Po, Annobon, etc . . . . . | 2.034 | 23.844 | 6.261.379 | 3.137.750 |
| Total . . . . . | 371.607 | 853.844 | 6.261.379 | 3.137.750 |

Si, pour faciliter la comparaison, l'on rapproche maintenant les données statistiques afférentes aux divers empires coloniaux des grandes nations, on voit que la France se classe au second rang, avec un vaste et riche domaine dont elle peut être fière.

| PAYS COLONISATEURS | Superficie | Population [1] | Importations [2] | Exportations [2] |
|---|---|---|---|---|
| | *kil. carrés* | | *(en francs au pair)* | |
| Grande-Bretagne . | 34.909.316 | 403.539.750 | 25.697.510.700 | 31.004.862.720 |
| France (avec l'Afrique du Nord). . | 10.241.510 | 55.571.184 | 8.284.263.619 | 4.892.362.809 |
| Pays-Bas . . . . | 2.045.651 | 48.029.573 | 1.682.451.130 | 4.532.785.643 |
| Portugal . . . . | 2.062.164 | 8.737.853 | 366.479.635 | 2.926.177.576 |
| Belgique . . . . | 2.400.000 | 8.500.000 | 237.535.000 | 315.245.000 |
| États-Unis. . . . | 1.853.589 | 12.015.252 | .576.393.326 | 1.535.563.375 |
| Japon . . . . . | 287.933 | 21.248.995 | 957.987.756 | 932.802.408 |
| Italie . . . . . | 1.460.000 | 1.623.176 | 215.183.749 | 91.400.609 |
| Espagne. . . . . | 371.607 | 853.844 | 6.261.379 | 3.137.750 |

1. Derniers recensements.

2. Importations et exportations pour l'année 1920. On a repris pour les colonies françaises les chiffres de 1920 en vue d'obtenir une comparaison exacte avec ceux des colonies étrangères.

## CHAPITRE V

# VALEUR ÉCONOMIQUE DE NOTRE DOMAINE COLONIAL

---

L'importance comparative et absolue de notre domaine colonial ainsi déterminée, il reste, derrière l'abstraction des chiffres, à dresser l'inventaire du trésor de ses ressources, afin de justifier le programme d'action auquel le Gouvernement propose d'appliquer l'effort français.

### Section Première

## PART ACTUELLE DES COLONIES DANS LE COMMERCE FRANÇAIS

De la masse inépuisable des richesses de son empire d'outre-mer, la France est à même de retirer pour son ravitaillement, pour la reconstitution de ses régions libérées, pour les besoins de son commerce, de son industrie, de ses échanges, des ressources qui, dès aujourd'hui très considérables, pourraient être assez rapidement doublées ou triplées.

Nous devons dans l'avenir demander davantage à nos colonies et moins à l'étranger. Si nous comparons les parts respectives des pays étrangers et de nos colonies dans notre commerce spécial, nous constatons que nos colonies nous fournissent 10 à 12 % de nos importations, et absorbent 10 à 12 % de nos exportations. Les unes et les autres semblent en progrès lent, mais régulier :

## Parts respectives des pays étrangers et des colonies [1] dans notre commerce spécial [2]

| ANNÉES | IMPORTATIONS de l'étranger | IMPORTATIONS des colonies | EXPORTATIONS à l'étranger | EXPORTATIONS aux colonies |
|---|---|---|---|---|
| | *(en millions et centaines de mille francs)* | | | |
| 1903. . . . . . . . | 4.297.4 | 503.8 | 3.745.6 | 506.7 |
| 1904. . . . . . . . | 4.014.9 | 487.4 | 3.893.4 | 557.6 |
| 1905. . . . . . . . | 4.326.0 | 452.9 | 4.281.2 | 585.7 |
| 1906. . . . . . . . | 5.103.1 | 524.1 | 4.662.7 | 602.8 |
| 1907. . . . . . . . | 5.613.1 | 609.9 | 4.910.4 | 685.7 |
| Moyenne quinquennale . | 4.670.9 | 515.6 | 4.298.7 | 587.7 |
| 1908. . . . . . . . | 5.024.1 | 616.4 | 4.365.8 | 684.9 |
| 1909. . . . . . . . | 5.575.4 | 670.7 | 5.007.7 | 710 4 |
| 1910. . . . . . . . | 6.251.1 | 922.2 | 5.492.3 | 741.5 |
| 1911. . . . . . . . | 7.165.9 | 899.9 | 5.279.1 | 797.8 |
| 1912. . . . . . . . | 7.343.5 | 887.3 | 5.802.6 | 910.0 |
| Moyenne quinquennale . | 6.272.0 | 799.3 | 5.189.5 | 768.9 |
| 1913. . . . . . . . | 7.624.1 | 797.2 | 5.985.4 | 894.8 |
| 1914. . . . . . . . | 5.651.9 | 750.3 | 4.147.5 | 721.3 |
| 1915. . . . . . . . | 9.915.0 | 1.120.8 | 3.342.5 | 594.9 |
| 1916. . . . . . . . | 19.381.6 | 1.258.8 | 5.394.2 | 820.4 |
| 1917. . . . . . . . | 25.564.5 | 1.989.6 | 5.211.3 | 801.4 |
| Moyenne quinquennale . | 13.627.4 | 1.183.3 | 4.816.2 | 766.5 |
| Pourcentage . . . | 92.01 °/o | 7.99 °/o | 86 27 °/o | 13.73 °/o |
| 1918. . . . . . . . | 20.830.3 | 1.476.2 | 3.859.2 | 863.3 |
| 1919. . . . . . . . | 32.160.4 | 3.638.8 | 10.331.4 | 1.548.1 |
| 1920. . . . . . . . | 32.179.1 | 3. 25.8 | 19.049.2 | 3.385.5 |
| 1921. . . . . . . . | 20.418.6 | 3.129.8 | 18.888.7 | 2.664.3 |
| Pourcentage pour 1921 . | 86.71 °/o | 13.29 °/o | 87.64 °/o | 12.36 °/o |

En faisant la contre-épreuve à l'aide des renseignements fournis par les diverses colonies, on constate que, pour la

1. Ces chiffres comprennent à la fois ceux de l'Afrique du Nord et ceux des colonies.

2. De 1918 à 1921, chiffres provisoires fournis par l'Administration générale des Douanes.

dernière année d'avant-guerre, le commerce des colonies avec la métropole balançait à peu près leur commerce avec l'étranger. Pendant la guerre, les importations de l'étranger aux colonies ont pris le pas sur les importations nationales qu'elles ont dépassées dans une proportion qui est encore du triple. Si les exportations des colonies vers la France ont pris un essor considérable, c'est là un phénomène purement factice et provisoire dû aux achats faits par l'Etat, qui s'était réservé la presque totalité de notre production d'outre-mer.

PARTS RESPECTIVES DE LA MÉTROPOLE ET DES PAYS ÉTRANGERS DANS LE COMMERCE DES COLONIES [1]

| ANNÉES | IMPORTATIONS de France | IMPORTATIONS de l'étranger | EXPORTATIONS en France | EXPORTATIONS à l'étranger |
|---|---|---|---|---|
| | *(en millions et centaines de mille francs)* | | | |
| 1913. . . . . . . . | 894.8 | 746.9 | 797.2 | 678.6 |
| 1914. . . . . . . . | 721.3 | 612.5 | 750.3 | 456.6 |
| 1915. . . . . . . . | 594.9 | 631.8 | 1.120.8 | 336.6 |
| 1916. . . . . . . . | 830.4 | 970.2 | 1.258.8 | 442.7 |
| 1917. . . . . . . . | 801.4 | 1.172.9 | 1.989.6 | 97.7 |
| 1918. . . . . . . . | 766.5 | 1.737.3 | 1.476.2 | 672.2 |
| 1919. . . . . . . . | 235.7 | 1.163.0 | 905.3 | 1.076.2 |
| 1920. . . . . . . . | 770.0 | 2.334.0 | 1.199.3 | 1.340.6 |

Une telle situation ne peut durer. Tous nos efforts doivent tendre à modifier une proportion qui est aussi défavorable à nos colonies qu'à nous-mêmes.

Est-ce à dire que la métropole prétende absorber toute la production coloniale et monopoliser tout le marché de la consommation coloniale? Assurément non.

1. Renseignements fournis par l'Agence Générale des Colonies.

« Il y aurait le plus grave inconvénient, a déclaré le Ministre des Colonies à la tribune du Sénat [1], à envisager, ce qui n'est dans la pensée de personne, une façon de pacte colonial par lequel la métropole se réserverait exclusivement les produits fournis par ses colonies.

« Indépendamment du fait que cette mesure serait de nature à provoquer des représailles d'autres nations, chez lesquelles nous serons toujours plus ou moins acheteurs de produits que nos colonies et notre territoire même ne fournissent pas, il ne faut pas négliger cette considération que la richesse des colonies est le facteur essentiel de la richesse de la métropole elle-même, et que ce que nous avons intérêt à faire, c'est à développer dans nos colonies, notamment parmi les masses indigènes, *les facultés de consommation des produits fabriqués en France.*

« Mais, par ailleurs, l'exportation par les colonies *sur l'étranger* de certains de leurs produits peut nous servir, à nous métropole, de monnaie d'échange pour payer des dettes que, par la force des choses, nous sommes obligés de contracter à l'égard de l'étranger. Il est évident que, par exemple, si nous sommes contraints en France, de rester tributaires de certaines autres nations du monde pour des produits que nous ne pouvons pas ne pas acheter chez elles, il nous sera particulièrement agréable de trouver des moyens de paiement en nature du côté de certains de nos produits coloniaux dont nous n'avons pas besoin, nous, mais dont ont besoin les nations chez lesquelles nous allons nous approvisionner. »

Ces déclarations ont répondu par avance à telles allégations qui ont voulu redouter de la méthode économique du Gouvernement français un retour au système du pacte colonial.

Revenir à un régime dont l'expérience a fait justice serait proprement absurde. On ne saurait assez répéter qu'il n'est nullement question de poursuivre un développement des richesses susceptibles d'entretenir un commerce exclusif entre

1. *Journal Officiel. Débats parlementaires*, Sénat 1920, p. 180.

la métropole et les colonies. Certaines de nos possessions sont et seront toujours fournies de certains produits par les marchés étrangers qui les avoisinent immédiatement. Personne, d'autre part, ne songe à concentrer dans la métropole l'intégralité du commerce colonial en faisant violence à des courants qui se sont établis suivant les réalités inéluctables de la géographie : par la force des choses, l'Indochine restera en relations avec la Chine et le Japon, les Antilles avec l'Amérique, la Nouvelle-Calédonie avec l'Australie, Madagascar avec l'Afrique. Le Ministre des Colonies, en prenant l'initiative, par le décret du 1er février 1921, de restituer aux colonies la liberté de leur commerce d'exportation, a marqué sa compréhension de ces nécessités. Si nous cherchions dans une politique de « muraille de Chine », tendant à l'établissement exclusif d'une sorte de trafic « intra-impérial », à nous retrancher du trafic universel, nous courrions le risque d'une mort économique par anémie.

Mais il n'en est pas moins vrai qu'à l'heure présente, et pendant la période de reconstitution qui suit la guerre, les colonies françaises doivent être des centres d'approvisionnement plus spécialement indiqués aux besoins de la métropole et constituer en outre une sorte de réservoir où la France pourra puiser les moyens d'acquitter les achats qu'elle doit faire à l'étranger. Une telle politique n'est point, d'ailleurs, particulière au Gouvernement français. Le Gouvernement britannique l'applique vigoureusement en secondant les initiatives prises par l'« Imperial Institute », en vue de permettre à l'industrie métropolitaine de s'approvisionner en matières premières d'origine coloniale sans avoir à s'adresser à l'étranger. Le Gouvernement italien observe une conduite identique ; le Gouvernement belge manifeste clairement les mêmes préoccupations [1].

1. Lors de la discussion du budget du Congo pour 1920, M. Franck, Ministre belge des Colonies, déclarait : « Les dépenses que nous y ferons (au Congo) seront de l'argent bien placé. Si nous avions agi de la sorte dans le passé, si l'on avait rencontré dans l'opinion publique l'appui qu'on y trouve aujourd'hui, nous n'aurions pas assisté à ce spectacle : celui de ne pouvoir exporter de notre colonie des milliers de tonnes de produits que nous pou-

Il est bon de souligner que les exportations des colonies vers la métropole commandent les exportations de la métropole vers les colonies, et que c'est dans la mesure où la métropole sert de débouché aux produits coloniaux que les colonies servent de débouchés aux marchandises métropolitaines. Le fret expédié des colonies représente le fret d'aller, tandis que celui expédié de la métropole représente le fret de retour : pour réduire son prix de revient, l'exportateur colonial charge sur les navires qui se rendent en droiture aux ports d'Europe où se tiennent les marchés des produits exportés ; il y possède des mandataires et commissionnaires en relations d'affaires avec les négociants de ces ports ; c'est par ces intermédiaires que sera assuré le chargement de retour des navires à destination des colonies. Le marché européen des produits devient, par la force des choses, le marché d'approvisionnement des colonies. Les colonies et la métropole, comme aussi les colonies entre elles, ont le même intérêt à leur prospérité réciproque. Leurs produits servant de débouchés aux autres produits, chacune est pour l'autre réciproquement un magasin où elle vient s'approvisionner et un marché où elle vient vendre.

Une telle conception est exactement le contraire du système du pacte colonial. Bien plus, elle aboutit à des conséquences tout à fait opposées. A mesure que les colonies auront accru leur patrimoine moral et matériel, grâce à un resserrement des liens intellectuels et économiques avec la

vons y cueillir, qui seraient de l'or pour notre balance commerciale, et nous apporteraient l'appui le plus efficace pour rétablir notre change. »

Et dans la même discussion, M. Renkin ajoutait : « La Belgique est un grand port, un port de transit, que le transit ne suffit pas à alimenter, un port entouré de grandes industries qui ne trouvent pas sur le territoire de la Belgique les matières premières nécessaires et qui sont donc obligées de les importer, un port autour duquel se groupe une population exceptionnellement dense, que son territoire ne peut pas nourrir et qui est obligé d'importer une grande partie de ses vivres de l'étranger...

« La situation économique de la Belgique exige donc qu'elle dispose d'un réservoir de matières premières. Or le Congo peut devenir ce réservoir, non pas pour toutes les matières premières qui manquent à notre industrie, mais pour beaucoup d'entre elles. » (Chambre des Représentants, *Annales parlementaires*, 1920, pages 151 et 153).

métropole, les liens administratifs trop rigides qui les enserrent pourront être progressivement détendus. Cette double tendance passe dans la réalité des faits. Un décret récent, qui vient donner une plus grande autonomie à l'Afrique occidentale française, n'est que le prélude d'une série d'autres mesures de décentralisation et d'autonomie qui s'appliqueront prochainement — on en parlera plus loin — à chacun de nos grands groupes coloniaux.

Il importe donc, et personne n'y contredira, de développer dans la plus large mesure possible, et le plus rapidement que les circonstances le permettront, le trafic commercial entre la France et son empire d'outre-mer. Il n'est pas trop ambitieux de désirer que notre pays reprenne dans le commerce de ses propres colonies la place trop importante que les empires centraux lui avaient ravie. A considérer les statistiques les plus récentes, il semble que ce vœu soit en voie de réalisation. De ce côté, les efforts du Gouvernement actuel et de ceux qui l'ont précédé n'auront pas été vains; et c'est un heureux encouragement à persister dans les voies qui ont été tracées. A cet égard, la création entreprise, dès 1918, des *agences économiques* [1] et de l'*agence générale des colonies* [2] est une mesure de la plus haute utilité; le contact désormais établi, par l'intermédiaire de ces agences, entre la production coloniale et le marché métropolitain, la publicité pratique organisée par elles dans le monde industriel et commercial et les grandes foires de Lyon, de Bordeaux et des pays voisins, fournissent à la « demande » économique les moyens d'être sûrement renseignée sur « l'offre » et la qualité du produit colonial.

1. Agence économique de l'Indochine : arrêté local, 11 mai 1918, *J. O. Indochine*, 1er juin 1918, p. 926 ; Agence économique de l'Afrique occidentale française : arrêté local, 20 janvier 1920, *J. O. Afrique occidentale française*, 10 avril 1920, p. 225; Agence économique de Madagascar : arrêté local, 15 avril 1920, *J. O. Madagascar*, 38 août 1920, p. 1157; Agence économique de l'Afrique équatoriale française : arrêté local, 1er décembre 1919, *J. O. Afrique occidentale française*, 1er décembre 1919, p. 460.

2. Décret du 29 juin 1919, *J. O. République Française*. Lois et décrets, 30 juin 1919, p. 6698.

L'institution récente d'un Conseil économique colonial dans le Conseil supérieur des colonies [1] est, au surplus, de nature à consolider et à élargir le contact indispensable et permanent du commerce français et de notre production coloniale.

Avant d'évaluer, maintenant, dans la mesure la plus exacte possible l'importance actuelle de la production coloniale, et de rechercher jusqu'à quel point et de quelle manière elle peut être augmentée, il est indispensable de prévenir et d'écarter une objection qui pourrait s'offrir à certains esprits, en présence de la crise grave que traversent tous les marchés commerciaux du monde.

La chute brusque des prix des matières premières est assez déconcertante. Dans le moment où hantés par l'idée du déficit, nous attendons le salut d'un redoublement d'activité productrice, la baisse soudaine des prix semble révéler qu'il y a surproduction. Dès lors n'est-ce point faire fausse route et courir à un échec que de stimuler la production coloniale à l'heure où, tous les marchés semblant gorgés de produits, ceux-ci devront nécessairement être liquidés à des prix extrêmement bas, souvent même inférieurs au prix de revient?

Si l'on analyse la crise actuelle, on voit bien qu'elle n'est pas une crise de surabondance. Peut-être, en raison de la hausse de prix, les deux Amériques ont-elles un excès de production de métaux, de céréales (à l'exception du blé), de coton. Mais les excédents américains sont largement compensés par le déficit de la production européenne et l'arrêt complet des exportations russes. Il n'y a pas de surproduction.

Le mal réside dans la sous-consommation, qui provient de plusieurs causes accidentelles : l'ascension ininterrompue des prix, depuis quatre ou cinq ans, a réduit le pouvoir d'achat des individus pour qui l'heure des privations est arrivée ; la tension exagérée et l'instabilité persistante des changes entrave et parfois même arrête le commerce international ; la mise en recouvrement régulier des impôts vient grever les

1. Décret, 28 septembre 1920, *J. O. République Française*. Lois et Décrets, 30 septembre 1920, p. 14447.

budgets des particuliers et les force à restreindre leurs dépenses ; la suppression progressive des prébendes administratives et autres et la fin du régime de liesse économique et de gaspillage commencé avec la guerre et qui s'est continué après la paix, ont diminué les facultés d'absorption des acheteurs ; enfin, le resserrement brusque du crédit dans tous les pays a provoqué un dégonflement simultané des stocks qui se trouvent jetés tous ensemble au même moment sur les marchés.

La première de ces causes accidentelles, l'ascension ininterrompue des prix, est la manifestation superficielle et apparente de la cause profonde, fondamentale, de la rupture d'harmonie entre la production des richesses et leur consommation. Tout le déséquilibre actuel vient des exigences portées à un degré inconnu du profit industriel et commercial tenu à s'augmenter sans cesse pour assurer le service financier des capitaux excessifs et le paiement à la main-d'œuvre de salaires anormaux. Ces exigences du profit ont provoqué un véritable alanguissement des besoins humains et il en est résulté une crise grave de la circulation des richesses, une sorte de tension artérielle qui menace fortement la santé du corps économique universel. A mesure que les nécessités du profit se faisaient plus impératives, les besoins humains se sont dérobés : ils avaient été enflés sans considération de ce qui est indispensable à l'être humain et se révèlent maintenant compressibles presque sans limites. L'éducation des besoins qui avait été jusqu'ici poursuivie dans le sens de l'accroissement semble se faire maintenant dans le sens de la restriction.

La crise actuelle n'est donc pas une crise de surproduction, mais une crise passagère de sous-consommation. De même qu'une eau agitée par des moyens mécaniques ne reprend son immobilité qu'après une série de mouvements en sens opposés, de même l'économie générale du monde ne reprendra son équilibre qu'après des oscillations d'amplitude diminuante jusqu'à ce que la production et la consommation universelles soient réadaptées.

Quel avenir, au surplus, n'est pas enfermé dans cette ex-

pression que nous venons d'écrire, la « consommation universelle » ? Elle est bien faite pour retenir la méditation de ceux qui, dans le jeu facile de statistiques ou de calculs reposant sur les apparences du moment, raisonnent comme si cette consommation avait atteint ses ultimes limites et condamnait, dès lors, la production elle-même à ne les point dépasser. Une vue aussi étroite est la négation même de la réalité. Elle est la négation du progrès humain. Elle méconnaît l'éloquente démonstration des balances économiques qui, dans les vingt dernières années, attestent par rapport à la période antérieure l'énorme augmentation, en tous pays, de la consommation et de la production nécessaires aux besoins croissants d'une humanité plus nombreuse et plus développée. Elle méconnaît surtout cette vérité, puissante et tragique, qui élève vers les gouvernements de toutes les nations l'enseignement d'un grand devoir de politique humaine : c'est qu'il est actuellement, de par le vaste monde, dans les continents jaunes ou noirs, des centaines de millions d'êtres humains réduits encore à des conditions de vie insuffisante, ne mangeant pas à leur faim, décimés par les disettes ou les famines, ayant à peine de quoi se vêtir, ne consommant aucun des produits que l'activité civilisée fournit chaque jour aux besoins de toute sorte des pays évolués. Dans l'immense réservoir humain constitué par telles parties de l'Asie, de l'Afrique ou de l'Amérique, voire même de l'Europe, quelle formidable réserve de consommateurs futurs pour les matières alimentaires ou les produits fabriqués que le labeur créateur jettera sur les marchés de l'avenir ! C'est à cet avenir qu'il faut songer, à ses besoins comme à ses devoirs, au lieu de se cantonner dans les horizons étroits d'une période transitoire. L'effort du progrès que la civilisation accomplit chaque jour amoindrit les distances et atténue les obstacles que naguère le produit devait franchir pour atteindre le consommateur. Le rapprochement et le mélange, dans le grand rassemblement de la guerre, des races les plus distantes les unes des autres, ont fait naître chez des millions d'hommes des habitudes nouvelles, des désirs ou des besoins

nouveaux, dont la satisfaction doit survivre à la guerre elle-même. Des circonstances passagères peuvent resserrer les facultés de la demande : mais le jour doit venir où l'offre la verra se dresser devant elle, avec une ampleur que la restriction momentanée n'aura fait que stimuler. Heureux et sages, ceux qui n'auront pas attendu le dernier moment pour se préparer à répondre aussitôt à l'appel du consommateur universel.

Il n'y a donc dans la crise présente aucune raison d'hésiter. Il y a, au contraire, en elle une raison de se hâter, s'ajoutant à toutes celles qui, d'une façon générale, militent en faveur de la mise en valeur des colonies. La hausse des changes des monnaies étrangères agit sur les marchandises étrangères à la façon d'un droit prohibitif d'exportation et, par suite, la production coloniale se trouve indirectement protégée sur le marché national contre la concurrence extérieure. Le moment présent est donc particulièrement bien choisi pour la création d'entreprises dont les premières années vont se trouver ainsi favorisées et qui auront le temps de parvenir aux forces de l'âge adulte avant que les luttes commerciales se soient replacées dans des conditions normales.

Toute crainte sur l'avenir de notre production coloniale étant écartée, quelle est-elle, et comment peut-on l'accroître ?

## Section II

## INVENTAIRE DES RESSOURCES COLONIALES

En nous plaçant au point de vue plus particulier de l'intérêt métropolitain, nous observons que notre domaine d'outre-mer tient en réserve la plupart des matières premières qui sont l'aliment fondamental de notre industrie. Qu'elles dorment ignorées ou méconnues dans ses immensités ou qu'elles y puissent dès demain multiplier leur quantité actuelle grâce à un travail ordonné et intensifié, ce domaine nous offre des ressources certaines, infiniment précieuses pour notre relèvement économique.

Nous allons le montrer en examinant les principales matières premières dont l'achat grève le plus lourdement notre balance commerciale, successivement et dans l'ordre d'importance que leur assignent les dernières statistiques. Au regard des chiffres de 1919 et de 1920, ont été placés ceux de 1913 [1], afin de permettre la comparaison entre la situation de la dernière année normale d'avant-guerre et celle des deux premières années d'après-guerre.

1° *Houilles.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 228.668.760 | 910 | 228.669.670 |
| | 1919 | 220.998.250 | 540 | 220.998.790 |
| | 1920 | 301.256.390 | 1.350 | 301.257.740 |
| Francs | 1913 | 583.994.688 | 2.230 | 583.996 918 |
| | 1919 | 2.969.914.160 | 7.250 | 2.969.921.410 |
| | 1920 | 7.094.589.935 | 38.010 | 7.094.627.945 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change, est de 5,36 en 1919 et de 9,23 en 1920.

Nous payons à l'étranger, pour cette matière première, un lourd tribut à l'allègement duquel les colonies ne peuvent guère contribuer, car elles n'ont pas ou n'ont que peu de charbon.

A. — Afrique du Nord. — Il existe dans le Sud-Oranais un gisement de houille à Kenadza dont le rendement s'est élevé dans les cinq dernières années de 50.000 à 90.000 quintaux métriques. L'exploitation est assurée par l'administration des chemins de fer P. L. M.

1. Les chiffres de 1913 sont extraits du *Tableau de commerce de la France*; ceux de 1919 et de 1920 ont été fournis par l'Administration générale des Douanes, qui englobe sous la désignation « Importations coloniales » à la fois les importations de l'Afrique du Nord et celles des colonies.

D'un autre côté on exploite des gisements assez importants de lignite à Marceau (département d'Alger) et à Condé près de Constantine.

B. — INDOCHINE. — Le Tonkin, par contre, possède des gisements considérables de combustibles dans les régions de la baie d'Along, du Dong-Trieu, de Phanmé, de Phunhoquan, de Tuyenquang, de Caobang et de Nongson. Leur production est passée de 3.210.000 quintaux métriques en 1907, à 7 millions de quintaux métriques (représentant une valeur de 45 millions de francs) en 1920, sur lesquels 4.500.000 quintaux métriques (valant 27 millions de francs) ont été exportés. Les stocks sont tombés de 3 millions de quintaux métriques en 1919 à 1.800.000. Soixante-trois concessions ont été accordées. Dix-neuf mines sont en exploitation. Voici les résultats de leur production en quintaux métriques durant les cinq dernières années :

| EXPLOITATIONS | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|
| Mines de Hongay . . | 5.760.000 | 5.400.000 | 5.100.000 | 5.200.000 | 5.500.000 |
| Autres mines. . . . | 1.090.000 | 1.030.000 | 1.260.000 | 1.450.000 | 1.500.000 |
| Total. . . . . . | 6.850.000 | 6.430.000 | 6.360.000 | 6.665.000 | 7.000.000 |

On évalue à 12 milliards de tonnes au minimum l'importance du gisement compris entre Kebao et Phudoan. La formation houillère tonkinoise s'étend bien plus loin, vers le Fleuve Rouge et la Rivière Noire, mais cette partie n'est pas encore prospectée.

Le combustible extrait des mines de Hongay est anthraciteux ; la découverte au Tonkin de couches de charbon gras de grande puissance va permettre de se passer des charbons japonais qu'il était nécessaire d'additionner à l'anthracite de Hongay. Mais l'exploitation des charbons gras et mi-gras, tout en marquant une légère progression, est encore loin de répondre aux besoins de l'industrie locale : la créa-

tion de voies de transport est nécessaire pour permettre l'exploitation profonde et l'exploitation intense du bassin de Phanmé.

Les charbons du Tonkin ne pourraient venir en France que si les frets et le taux de la piastre baissaient simultanément.

C. — Madagascar. — Le gisement de l'Ianapéra, qui contient quatre couches d'une puissance totale dépassant 4 mètres est encore inexploitable, faute de moyens de transports.

D. — Nouvelle-Calédonie. — On y trouve toutes les variétés depuis l'anthracite jusqu'à la houille cokéfiable, mais les couches sont irrégulières et difficilement exploitables. En présence du renchérissement des combustibles qui, s'il persistait, risquerait d'entraver la fusion du minerai de nickel et d'arrêter tout travail dans les mines métalliques, un sérieux effort de recherches a été accompli en 1921 : il a révélé dans la région de Moindou quatre groupes de 15 à 18 couches de puissance variant entre 0 m. 50 et 4 mètres de charbon peu chargé en cendres, pas ou très peu sulfureux et allant du super-gras au quart de gras et à l'excellente anthracite. La colonie doit pouvoir puiser dans la région de Moindou tous les combustibles nécessaires à ses besoins industriels et maritimes.

## 2° *Céréales.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques. | 1913. . . | 25.392.668 | 3.887.424 | 29.280.092 |
| | 1919. . . | 24.638.536 | 7.140.669 | 31.779.205 |
| | 1920. . . | 34.634.001 | 1.065.033 | 35.699.034 |
| Francs . . . . . . | 1913. . . | 480.267.813 | 84.988.170 | 565.255.983 |
| | 1919. . . | 2.243.603.900 | 495.178.730 | 2.738.782.630 |
| | 1920. . . | 4.642.984.939 | 97.793.628 | 4.740.778.567 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 4,52 en 1919 et de 7 en 1920.

Cette situation est désastreuse, et pourtant nous possédons le grenier de Rome et du monde antique. Le gros effort en cette matière doit être fourni par l'Afrique du Nord. Les colonies possèdent peu de terres à blé.

A. — Afrique du Nord. — L'Algérie est proprement une terre à céréales. Elles sont l'élément capital de sa richesse. Elle en produit annuellement 23 millions de quintaux métriques dont 3 millions 1/2 sont disponibles pour l'exportation. Malheureusement, les récoltes sont sujettes à de fortes variations par suite de la sécheresse, de la grêle et des sauterelles.

Les blés tendres (tuzelle d'Alger et blé Mahon) sont principalement récoltés dans les régions de Blida, d'Orléansville et d'Affreville (département d'Alger), de Sidi-bel-Abbès et de Tlemcen (département d'Oran), de Philippeville, Mila et Bône (département de Constantine). Les blés durs (mahmoudi et tounsi), très appréciés pour leur rendement et leur qualité, viennent des centres de Médéa, Boghari, Aumale et du Sersou (département d'Alger), de Sétif, Bordj-bou-Arreridj, Chateaudun, Batna, etc... (département de Constantine), de Sidi-bel-Abbès, Tlemcen, Tiaret, Saïda (département d'Oran). Le poids spécifique des blés algériens est très élevé : il atteint 75 à 80 kilogrammes à l'hectolitre.

Les orges sont très appréciées des grands brasseurs du nord de la France par suite de leurs qualités très nourries et très blanches.

Les avoines, excellent produit d'exportation puisqu'il n'y a guère que les Européens qui l'emploient pour la nourriture des animaux, sont très abondantes dans la plaine de la Mitidja, dans les régions de Tlemcen, Bône, Philippeville et Saint-Denis-du-Sig. Leur poids spécifique varie de 45 à 50 kilogrammes à l'hectolitre.

La culture du maïs réussit à peu près partout, avec ou sans irrigation.

En Tunisie, les conditions de la culture des céréales sont identiques. La Régence exporte en France la presque totalité de sa production de blé, de maïs et d'avoine et un peu plus de la moitié de sa production d'orge.

Au Maroc, en 1921, 800.000 hectares ensemencés en blé ont produit 6.200.000 quintaux métriques de blé (zréa ou asker), 1 million d'hectares ensemencés en orge ont produit 8.200.000 quintaux métriques de grain. La culture de l'avoine croît rapidement ainsi que celle des maïs jaunes, blancs et rouges, du mil, de l'alpiste, des fèves, etc...

B. — Autres colonies. — Si, l'Afrique du Nord mise à part, nos colonies paraissent peu propices à la culture du blé, de l'orge et de l'avoine, par contre peuvent-elles fournir en fortes quantités d'autres céréales, notamment le maïs. On prévoit dans un avenir immédiat, une augmentation de production de maïs de 250.000 quintaux pour l'Afrique occidentale française, 960.000 pour l'Indochine et 300.000 pour Madagascar, et dans un avenir plus lointain, un nouveau supplément qui, pour chacune de ces colonies, sera respectivement de 250.000, 1.250.000 et 500.000 quintaux. Touchant le maïs, notre domaine d'outre-mer pourra donner à la métropole tout ce qu'elle lui demandera. Encore faudra-t-il garantir les producteurs coloniaux de toute taxe douanière à l'entrée en France pendant quelques années. Une fois déjà à la requête des agriculteurs métropolitains, un droit protecteur fut établi contre le maïs colonial, qui eut pour effet de ruiner cette culture. Des garanties certaines doivent être données, si l'on veut la restaurer.

Le gros mil mélangé à la farine de blé jusqu'à concurrence de 40 °/₀ donne un excellent produit panifiable. La farine de riz (il sera question du riz plus loin), mélangée en petite proportion à celle du blé donne aussi de bons résultats. Ce sont là des substituts de la farine de froment dont l'emploi doit être généralisé en temps de crise.

3° *Laines.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques. | 1913. . . | 2.758.427 | 97.270 | 2.855.697 |
| | 1919. . . | 1.558.091 | 101.309 | 1.659.400 |
| | 1920. . . | 1.629.866 | 104.266 | 1.734.132 |
| Francs . . . . . | 1913. . . | 687.300.605 | 14.446.725 | 701.747.330 |
| | 1919. . . | 1.912.780.800 | 92.477.150 | 2.005.257.950 |
| | 1920. . . | 2.811.308.840 | 111.050.290 | 2.922.359.130 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 4,93 en 1919 et de 6,84 en 1920.

De notre approvisionnement en laines dépendent d'abord l'habillement de notre population et ensuite l'exportation des produits manufacturés de nos tissages qui conditionne l'existence d'un nombre considérable d'ouvriers. La laine contribue pour une très large part au bien-être et à la prospérité de la France. Si l'industrie française traite des laines de toute provenance, c'est surtout dans les tissus fins obtenus avec les laines mérinos qu'elle excelle. Cette laine provient, sauf un vingtième fourni par les troupeaux français, d'Australie, de Nouvelle-Zélande, d'Argentine et de l'Afrique du Sud. Or les quantités produites dans ces pays décroissent chaque année par suite de la diminution progressive du troupeau ovin provenant elle-même de la disparition lente des grandes propriétés et de l'extension de la consommation des viandes frigorifiées. Si on considère par ailleurs que par suite des progrès continuels de l'industrie textile dans le monde la demande de laines est de plus en plus grande, la situation de l'industrie nationale ne laissera pas d'apparaître comme un danger.

En ce qui concerne les laines, le concours *actuel* que les colonies peuvent apporter à la métropole est pratiquement sans intérêt. Seule l'Afrique du Nord peut légitimer des es-

pérances intéressantes de production immédiate. Mais certaines de nos colonies présentent des perspectives d'avenir qui ne sont pas négligeables. Des expériences qui méritent l'attention se poursuivent en Afrique occidentale française, en Indochine et à Madagascar, pour le développement des troupeaux de moutons. Il faut souhaiter que les efforts de l'Administration soient utilement secondés par le « Comité Central de la laine » qui s'est récemment constitué.

A. — Afrique du Nord. — Bien que la production de cette partie de notre domaine d'outre-mer n'entre pas dans le cadre de cette étude, il ne sera pas inutile de rappeler que les hauts plateaux algériens sont généralement appelés « le pays du mouton » tant les troupeaux d'ovins y sont prospères. Les laines des Hauts-Plateaux et du Tell (régions de Boghari, Chellala, Médéa, Relizane, Tiaret, Sétif, Constantine, etc...) sont légères, blanches et donnent, en lavée à fond, un rendement de 40 à 45 %. Les laines du sud, provenant de la tonte des troupeaux indigènes sont généralement plus fines que les précédentes, mais ne donnent qu'un rendement de 30 à 35 %. Les laines sont une richesse de l'Algérie à qui elles procuraient avant la guerre une exportation moyenne annuelle de 86.000 quintaux métriques. Interdite pendant les hostilités, l'exportation vient de reprendre faiblement.

B. — Afrique occidentale française. — Dans cette colonie l'habitat du mouton à laine est le delta central du Niger et principalement le Macina. Dès 1913, la Chambre de Commerce de Tourcoing avait demandé si on ne pourrait pas tenter le croisement du mouton à laine mérinos avec l'espèce ovine à poils de la boucle du Niger en vue d'obtenir des métis lainiers. L'Administration locale ne crut pas, sur l'avis du directeur de la bergerie de Niafounké, que cette tentative puisse être faite avec succès.

En 1919, on évaluait la population lainière à 1 million et demi d'animaux à toison individuelle d'environ 700 grammes. Le trafic annuel des laines se décomposait en 13.000 quin-

taux métriques exportés et 3.000 à 4.000 consommés sur place. Depuis 1914, la progression du tonnage d'exportation a été la suivante :

| ANNÉES | Quintaux métriques | Valeur (francs) |
|---|---|---|
| 1914 . . . . . . . . . . . . | 7.150 | 715.000 |
| 1915 . . . . . . . . . . . . | 8.060 | 1.009.500 |
| 1916 . . . . . . . . . . . . | 9.230 | 1.292.200 |
| 1917 . . . . . . . . . . . . | 10.300 | 1.750.000 |
| 1918 . . . . . . . . . . . . | 13.760 | 3.640.000 |
| 1919 . . . . . . . . . . . . | 13.000 | 4.225.000 |

Depuis 1908, date de la création de la bergerie modèle de Goubo, près Niafounké, de nombreux essais ont été faits aux fins d'amélioration soit par croisement, soit par sélection. Ces efforts poursuivis également dans l'annexe d'El-Oualadji, n'ont donné aucun résultat parce qu'on n'a pas suivi un programme zootechnique préétabli. La sélection a duré trop peu de temps, n'a pas porté sur des sujets réalisant tous les caractères désirables et le métissage n'a pas été rigoureusement mené sur des données techniques arrêtées et certaines. Il faut envisager à nouveau la méthode d'amélioration par croisement avec des moutons algériens purs. Mais il faudra beaucoup de temps car on n'obtiendra des résultats appréciables qu'en modifiant les conditions de l'habitat : la réalisation du programme d'irrigation conçu pour la vallée du moyen Niger permettra seule de transformer la masse de la population ovine à laine de cette région et d'obtenir une transformation parallèle du produit primitif.

Les études sont poursuivies en collaboration avec la Chambre de Commerce de Tourcoing qui porte très justement l'intérêt le plus vif à la solution de ce problème. Tout porte à croire qu'avec cet heureux concours on aboutira prochainement à des résultats concluants et définitifs.

C. — Indochine. — Les tentatives faites au Tonkin en vue de l'acclimatement du mouton yunnanais n'ont pas réussi. Ce n'est pas à la race elle-même qu'il faut s'en prendre, mais au climat tonkinois qui ne se prête pas à cet élevage. Des expériences sont en cours sur le plateau laotien du Tranninh : elles tendent plutôt à obtenir de la viande de boucherie que de la laine, car la toison de ces animaux est pour le moment d'un rendement insuffisant et, sauf sur quelques sujets, beaucoup trop mélangée de jarre pour pouvoir être cotée sur les marchés.

D. — Madagascar. — Dans cette colonie de nombreux essais ont été faits : en 1896, à Nanisana, avec des moutons mérinos de Rambouillet ; en 1901, au même endroit, avec des mérinos algériens et solognots ; en 1904, dans la ferme hippique de l'Iboaka, avec des mérinos de la Crau ; en 1913, simultanément à Tuléar, Ambositra et Antsirabé, avec des mérinos de la Crau. Malgré le petit nombre de géniteurs introduits, malgré le métissage désordonné qui a été de règle, malgré l'ignorance des éleveurs en matière zootechnique, malgré les conditions navrantes d'entretien des troupeaux et leur dispersion au hasard des aventures administratives, les moutons améliorateurs ont maintenu partiellement leur sang et la laine se rencontre abondamment sur de nombreux animaux. Il est certain que, mieux conduit, mieux surveillé, le croisement continu du mouton malgache à poils par des géniteurs à laine de races rustiques importés est susceptible de donner de bons résultats sur les hauts plateaux.

A l'heure actuelle, à Antsirabé, à Nanisana, à Faratsiho, à Mantasoa, on en est encore à des expériences intéressantes, certes, mais dont il ne faut pas s'exagérer la portée. Elles permettront, à tout le moins, d'éviter pour l'avenir des hésitations et des tâtonnements.

Tout le sud de l'île convient parfaitement à l'élevage du mouton à laine principalement les provinces de Fort-Dauphin (région de l'Androy, district de Tsivory), de Tuléar

(région Mahafaly) et de Bétroka (pays Bara) : on compte de 100.000 à 150.000 animaux dans la seule province de Fort-Dauphin et 350.000 à 400.000 têtes dans l'île tout entière. Le Gouvernement local a décidé, en 1921, la création d'une ferme d'expériences pour l'élevage du mouton à laine en Androy, au village d'Ambovombé. Un lot de mérinos purs va être introduit et le développement du troupeau sera poursuivi suivant les méthodes zootechniques les plus strictes.

### 4° *Coton.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques. | 1913 . . | 3.288.612 | 7.635 | 3.296.247 |
| | 1919 . . | 2.169.021 | 16.450 | 2.185.471 |
| | 1920 . . | 2.322.114 | 27.158 | 2.349.272 |
| Francs . . . . . | 1913 . . | 577.265.583 | 1.229.235 | 578.494.818 |
| | 1919 . . | 1.493.047.800 | 8.718.500 | 1.501.766.300 |
| | 1920 . . | 3.022.990.633 | 32.318.020 | 3.055.308.653 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 3,92 en 1919 et de 7,26 en 1920.

Pour cette matière première, l'effort des colonies françaises peut et doit avoir un résultat décisif dans l'amélioration d'une situation qui mérite une très sérieuse attention. Actuellement, nous payons le coton un prix extrêmement élevé, mais nous pouvons être menacés à une très brève échéance de n'en plus trouver du tout, quel que soit le prix que nous soyons disposés à payer. La plus grande incertitude pèse sur les conditions dans lesquelles notre industrie pourra se ravitailler dans l'avenir.

Pour se rendre un compte exact de la « crise » du coton, il faut examiner l'état de la production et de la consommation de cette matière première.

La production mondiale est à peu près stationnaire. En voici les chiffres en quintaux métriques :

| Années | États-unis | Indé Britannique | Egypte | Divers | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| 1909 à 1913 . . . (moyenne) | 28.250.000 | 8.600.000 | 3.150.000 | 2.000.000 | 42.000.000 |
| 1914 à 1918 . . . (moyenne) | 27.000.000 | 8.400.000 | 2.550.000 | 1.050.000 | 39.000.000 |
| 1919 . . . . . . | 25.000.000 | 10.000.000 | 2 500.000 | 1.000.000 | 38.500.000 |
| 1920 . . . . . . | 30.000.000 | 6.500.000 | 2.700.000 | 800.000 | 40.000.000 |

Le pourcentage de la production mondiale s'est modifié de la façon suivante avant et après la guerre :

| PAYS | 1913 | 1920 |
|---|---|---|
| États-Unis . . . . . . . . . . . | 68 % | 75 % |
| Indes. . . . . . . . . . . . . | 20 % | 16 % |
| Égypte . . . . . . . . . . . . | 7 % | 7 % |
| Divers . . . . . . . . . . . . | 5 % | 2 % |

Le pourcentage de la consommation mondiale s'établissait, de son côté, ainsi qu'il suit :

<table>
<tr><th>PAYS</th><th>1913</th><th>1920</th></tr>
<tr><td>États-Unis . . . . . . . . . . .</td><td>22.5 %</td><td>45 %</td></tr>
<tr><td>Grande-Bretagne . . . . . . . .</td><td>30.0 %</td><td rowspan="2">40 %</td></tr>
<tr><td>Inde . . . . . . . . . . . . .</td><td>10.0 %</td></tr>
<tr><td>France . . . . . . . . . . . .</td><td>6.5 %</td><td rowspan="4">15 %</td></tr>
<tr><td>Russie et Pologne . . . . . . . .</td><td>6.0 %</td></tr>
<tr><td>Japon. . . . . . . . . . . . .</td><td>6.0 %</td></tr>
<tr><td>Divers . . . . . . . . . . . .</td><td>19.0 %</td></tr>
</table>

Le mouvement du rapport de la production et de la consommation est des plus inquiétants. De plus en plus les pays producteurs ont une tendance marquée à manufacturer chez eux la fibre de coton. Les Etats-Unis qui, en 1815, n'utilisaient que 15 °/₀ de leur propre production, en manufacturent actuellement 65 °/₀, presque les deux tiers. Des besoins usiniers nouveaux se sont révélés aux Indes, en Egypte, au Japon, en Italie, au Brésil, en Chine. La situation du marché se trouve ainsi très gravement modifiée pour les pays européens, pour la France, et même pour l'Angleterre, qui ne fournit que 20 °/₀ de la production mondiale, alors que sa part dans la consommation universelle est de 40 °/₀.

Le ravitaillement cotonnier est un problème européen. Si on fait abstraction de la Russie, l'Europe centrale et occidentale ne produit certainement pas 10.000 quintaux métrique de coton, alors que son industrie absorbe, chaque année, 20 à 25 millions de quintaux métriques, soit la moitié de la production mondiale.

Or, nous avons vu que les trois quarts de cette production sont fournis par les Etats-Unis d'Amérique. Si la tendance de ce pays à manufacturer sa production s'accentue et si, d'autre part, de nouvelles terres à coton ne sont pas mises en culture, l'industrie textile européenne verra ralentir l'activité de ses 90 millions de broches et celles-ci finiront peut-être par s'arrêter, faute de matières premières, aux prises avec une véritable famine de coton.

Notre consommation annuelle d'avant-guerre était d'environ 3 millions de quintaux métriques (moyenne 1909-1913, 3.110.000). Tombée à 2 millions pendant la guerre (moyenne 1914-1918), elle s'est relevée à 2.180.000 quintaux métriques en 1919, 2.350.000 en 1920, pour redescendre à 2 millions en 1921. Dans ces chiffres la consommation de l'Alsace et de la Lorraine (1 million de quintaux métriques) n'est pas comprise. Lorsque notre industrie du Nord sera reconstituée, le retour des trois départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle portera de 7 millions 1/2 à près de 9 millions le nombre de broches de nos usines, et de 3 à 4 millions de

quintaux métriques le contingent de notre consommation annuelle de coton.

Sur les 2 millions de quintaux métriques importés en 1921, 1.600.000 venaient des Etats-Unis, 153.000 venaient d'Egypte, 112.000 venaient des Indes anglaises, 15.000 venaient des colonies françaises.

Nous recevons donc des Etats-Unis 80 °/₀ de notre ravitaillement cotonnier. Notre industrie textile se trouve sous l'étroite dépendance des disponibilités américaines dont l'évolution est influencée par deux facteurs : l'essor de l'industrie cotonnière locale et l'extension des champs de coton des Etats-Unis.

Il y a une vingtaine d'années, les états du sud-est des Etats-Unis étaient exclusivement agricoles. Il existe aujourd'hui sur la rive droite du Mississipi de gros centres usiniers qui bénéficient de circonstances exceptionnellement favorables : matière première sous la main, forces hydrauliques à bas prix, main-d'œuvre peu payée et de gros rendement. Ce sont les noirs qui travaillent dans les fabriques, et comme les législations ouvrières de ces états sont encore dans l'enfance, chaque broche peut filer une quantité de coton presque double de notre moyenne européenne. Cette jeune et puissante industrie, qui a d'ailleurs grandement profité de la guerre, tend à l'accaparement des disponibilités cotonnières.

Il est vrai que les terres à coton se développent parallèlement. D'immenses espaces au Texas et dans l'Oklahoma sont encore inexploités et la culture cotonnière progresse dans cette direction. Mais, par contre, les régions du sud-est, sous l'influence d'invasions parasitaires auxquelles n'a résisté jusqu'à présent aucune barrière, voient décliner leur ancienne prospérité et décroître leurs disponibilités.

Aussi les Etats-Unis se préoccupent-ils d'assurer par ailleurs les besoins de leur industrie grandissante. Ils absorbent 1/5 de la production égyptienne. En 1920, des agronomes américains ont essayé d'acheter en Egypte plusieurs millions de feddans pour cultiver sur place les espèces fines qui leur manquent.

Qu'une mauvaise récolte se produise et les disponibilités pour les pays manufacturiers d'Europe se trouvent réduites d'autant. En 1903, à la suite de mauvaises récoltes et de l'accaparement du coton par les Américains, les usines anglaises furent réduites à un chômage forcé et une grande misère s'abattit sur le Lancashire. En 1907, nouvelle alerte. En 1921, partout, sauf au Brésil, la récolte est déficitaire ; la production mondiale tombe de 40 à 30 millions de quintaux métriques. Les stocks accumulés permettront sans doute de parer à ces insuffisances, mais, ceux-ci absorbés, laisseront pour 1923 des perspectives lourdes de menaces.

Il y a une vingtaine d'années que, conscients de ce danger, la plupart des pays européens, afin de parer à la défection de l'Amérique, se sont mis à la recherche de nouvelles terres à coton.

L'Angleterre, particulièrement menacée avec ses 60 millions de broches, a fait pour résoudre l'angoissant problème, des efforts auxquels ceux d'aucun autre pays ne peuvent être comparés. L'Etat, les financiers, les industriels, la fédération des filateurs sont d'accord pour une action commune en vue d'affranchir l'industrie nationale des exigences américaines et de la défendre contre la concurrence chaque jour plus redoutable de l'industrie hindoue [1]. La « British Cotton Growing Association », qui possède un capital souscrit de £ 500.000 et groupe principalement les efforts des industriels de Lancashire a reçu sur les fonds provenant de la liquidation des opérations de vente du coton égyptien une subvention de 1 million de livres pour étendre le plus rapidement possible le champ cotonnier britannique. L'Etat soutient cette initiative au moyen d'un subside supplémentaire annuel de £ 50.000 qui sera renouvelé pendant quatre ans pourvu que la contribution des particuliers atteigne chaque année un minimum de £ 100.000. Partout ce sont des tentatives sérieuses faites avec une hâte fébrile au Soudan Egyptien, en Nigeria, dans l'Ouganda, le Kenya, la Mésopotamie et, dans le Pacifique, en Australie. Les résultats sont généralement satisfaisants.

1. Les usines de Bombay absorbent déjà 30 °/₀ de la production hindoue.

La Belgique, qui cultive déjà au Congo des espèces américaines dans la région de Niangué, s'efforce d'y introduire les meilleures espèces égyptiennes.

L'Italie, sous la judicieuse impulsion du duc des Abbruzzes, et avec l'appui financier de la Banca Commerciale Italiana, entreprend la culture du coton en Somalie, dans la vallée de l'Ouébi-Chebéli.

En France, que faisons-nous pour sauver notre industrie textile et donner des sécurités d'avenir aux 300.000 ouvriers qu'elle occupe ? L' « Association Cotonnière Coloniale » qui poursuit une œuvre parallèle à la « British Cotton Growing Association » dispose à peine de 200.000 à 300.000 francs, dont la moitié est fournie par l'Etat. Des prélèvements insuffisants ont été faits à son profit sur les bénéfices laissés par la liquidation du consortium du coton. Les gouvernements coloniaux préparent la voie aux initiatives privées.

De grands espoirs avaient été fondés sur la Cilicie et la Syrie. Ils se sont évanouis : la Cilicie redevenant turque nous a échappé et des rectifications récentes de frontières nous ont fait perdre la plus grande partie des terres utilisables pour le coton ; on ne peut attendre des régions d'Idlib-Dana, de Tripoli ou de l'Oronte une production ayant un rapport sérieux avec l'ordre de grandeur de nos besoins.

Toutes les espérances de notre industrie textile menacée dans son approvisionnement de coton se sont maintenant tournées vers nos colonies. Dans presque toutes le coton y est cultivé, mais c'est surtout dans certaines de nos possessions tropicales et subtropicales que sa culture pourra donner des revenus rémunérateurs entre les mains des Européens, si cette culture est rationnelle, c'est-à-dire faite suivant des méthodes très différentes de celles usitées par les indigènes.

Le total de la production coloniale française ne dépasse pas actuellement 10 à 12.000 tonnes. Comment se répartit-elle ?

Deux groupes de colonies où la culture du coton est étudiée depuis de longues années méritent seuls de retenir l'at-

tention ; c'est d'une part, le Cambodge et le Bas-Annam en Indochine, de l'autre, le Soudan-Niger, la vallée du Sénégal, le Dahomey, la Côte-d'Ivoire, en Afrique occidentale. Des surfaces immenses peuvent y être consacrées à la culture cotonnière. L'intérêt de cette question appellerait des précisions immédiates sur la situation de ces deux groupes de colonies à ce point de vue, mais il est préférable de conserver l'ordre que nous avons établi pour cet exposé.

A. — Afrique du nord. — Dans l'Afrique du Nord, le coton ne peut être cultivé qu'en terres irriguées et, par suite, se trouve concurrencé par des cultures plus rémunératrices ; par ailleurs, les conditions de la main-d'œuvre et du climat sont peu favorables. — En Tunisie, on en est resté aux essais. — En Algérie, la culture du coton, introduite en 1841, fut très florissante de 1861 à 1866, pendant la guerre de Sécession des Etats-Unis, puis fut à peu près abandonnée. Reprise en 1914, elle a réapparu dans les plaines du Sig et de l'Habra, dans la vallée du Chéliff et de la Mitidja. Deux centres cotonniers ont été créés à Orléansville et à Perrégaux. Les quantités exportées ont passé de 650 quintaux métriques en 1914, à 1.400 en 1916, pour retomber à 480 en 1919. — Au Maroc, dans le Sarsar et le Gharb, les indigènes ont conservé la tradition de la culture du coton pour leurs besoins domestiques. Des essais ont été entrepris dans la région de Berkane, qui paraissent avoir assez bien réussi. — Mais, de toute façon, on ne peut espérer, d'ici à quelques années, que la production du coton de type égyptien, en Afrique du Nord, dépasse 10 à 20.000 quintaux métriques.

B. — Afrique occidentale. — En ce qui concerne notre ravitaillement en coton, l'Afrique occidentale française, vers laquelle se tourne actuellement l'attention publique, ne nous accorde encore qu'un faible secours. Cependant le cotonnier est cultivé par les indigènes sur divers points.

Dans le moyen Dahomey, la moyenne Côte d'Ivoire et le moyen Togo, zône intermédiaire entre la région côtière trop humide et la région de l'intérieur trop sèche, se sont cons-

titués des centres de production d'où viennent les plus importantes quantités de coton actuellement exportées d'Afrique occidentale (exportation en 1920: Côte d'Ivoire, 222 tonnes; Dahomey, 130 tonnes ; Togo, 500 tonnes). Mais les méthodes de culture en terres sèches employées par les indigènes sont trop arriérées et il est douteux que la vulgarisation de méthodes meilleures pour le travail du sol, la fertilisation des terres et la sélection des semences, puissent donner en quantité et en qualité le coton que demandent nos filateurs.

Le cotonnier est encore cultivé en Haute-Volta et dans tout le Soudan.

Le champ cotonnier soudanais couvre plus de 150.000 kilomètres carrés. Un quadrilatère dont les sommets seraient à Kouroussa, Sansanding, Dienné et Bobo-Dioulasso, engloberait le principal des terres à coton. On aurait pu penser, et de bons esprits l'ont cru longtemps, que de telles étendues permettraient de tirer du Soudan, par la seule intervention de l'agriculture indigène, un appoint notable de coton. Rien n'est cependant moins exact. A l'encontre de l'arachide qui est une culture relativement riche, demandant peu de travail, le coton du pays est une culture pauvre, exigeant beaucoup de soins. Il lui faut plusieurs labours préparatoires dans des terrains suffisamment fertiles et convenablement fumés. Au début de sa végétation — si les pluies de juin sont insuffisantes — la germination ne se fait pas et il faut recommencer les semailles. En octobre, survient la sécheresse et la température s'élève. Ensemble, sol et atmosphère perdent leur humidité. Les variétés indigènes résistent tant bien que mal à ces vissicitudes du temps. Elles fructifient en capsules de petit volume donnant des fibres courtes et grossières. La cueillette est longue et coûteuse. Le rendement net ne dépasse pas en moyenne 100 kilos à l'hectare, alors qu'en Amérique on obtient couramment 200 kilos de qualité moyenne et qu'en Égypte, avec l'irrigation, on tire plus de 400 kilos de qualité supérieure.

Vendu trois fois moins cher que le coton égyptien, produisant quatre fois moins, handicapé par des frais de culture

élevés et un transport difficile et coûteux, soumis aux aléas climatériques et réclamant, par surcroît, beaucoup de soins, il était impossible que le coton produit au Soudan *par les seuls moyens de la culture indigène* se développât au delà des nécessités de la consommation locale.

On s'est rendu compte que cet état de choses ne pouvait changer que si l'on modifiait toutes ces conditions par trop défavorables de la production cotonnière soudanaise. C'est ce qu'a tenté, de 1904 à 1911, l'Association cotonnière.

Pendant près de dix ans, cette Association essaya d'introduire au Soudan les variétés exotiques. Toutes les expériences ont échoué en raison des différences fondamentales qui existent entre les climats soudanais et américain. Cependant ces efforts infructueux n'ont pas été inutiles. Ils ont démontré l'impossibilité de tout développement de la production cotonnière par la seule culture indigène et l'inutilité de toutes les tentatives d'acclimatement des variétés exotiques en culture sèche. De plus, ils ont fait entrevoir la nécessité de l'irrigation.

L'idée d'apporter à la culture cotonnière le secours de l'irrigation, amorcée en 1914 par l'Association cotonnière, fut reprise à la station agronomique d'El-Oualadji par l'Administration.

Des plantations irriguées de variétés égyptiennes, commencées en 1916, renouvelées et étendues depuis lors chaque année, ont donné des rendements de 4 à 500 kilogrammes à l'hectare de coton du type « Jumel ». Il semble donc prouvé que nous pouvons obtenir au Soudan des produits donnant satisfaction à notre industrie, tout en rémunérant largement l'agriculture. La clef du succès, *c'est la culture intensive à l'aide de l'irrigation.*

Le Gouvernement de l'Afrique occidentale a donc fait porter son effort sur ce problème de l'irrigation et des missions ou études ont été effectuées dans les vallées du Niger et du Sénégal.

Les travaux récents de MM. les ingénieurs Younès et Belime, faisant suite à des travaux antérieurs de MM. Mazeran,

Mattey, Le Blevec, Avon, Hardel et Vitalis, ont mis en évidence les immenses ressources hydrauliques des deux fleuves précités dont il est possible de tirer parti. Des surfaces de terroirs de plusieurs centaines de mille hectares, situées en particulier dans le Niger moyen, peuvent, avec des travaux certes importants, mais ne dépassant cependant pas nos possibilités financières, être fécondées par l'irrigation.

La vallée du Sénégal présente le très grand avantage d'être en communication facile avec la mer et la proximité des débouchés permet d'associer à la culture du coton d'autres cultures rémunératrices. Mais la vallée du Niger offre des surfaces cultivables beaucoup plus étendues, des dispositions topographiques plus favorables et une population beaucoup plus dense, sinon dans la vallée même, à tout le moins dans le voisinage. Comme on ne peut aborder partout à la fois le problème de l'irrigation, c'est pour ces raisons que les études se sont spécialement portées sur la vallée du Niger qui offre des perspectives plus grandioses que celle du Sénégal et se prête mieux à la réalisation du but poursuivi.

Sans entrer ici dans l'exposé des détails techniques, nous indiquerons, selon les données du rapport de M. Belime (que le Gouvernement de l'Afrique occidentale, à la demande du Ministre des Colonies, a fait récemment publier) [1], que les crues du Niger provoquent dans les régions deltaïque et lacustre de son cours moyen, de vastes inondations. Aux abords du lac Débo, les eaux s'étalent sur près de 100 kilomètres. Elles remplissent à l'aval de cette dépression, de nombreux lacs périphériques dont la plupart, à la décrue, se reversent au Niger. Toute cette région forme un vaste bassin infiniment plat qui se remplit tant que le Niger et son affluent, le Bani, lui apportent de l'eau. Il se videra ensuite graduellement, autant par évaporation et infiltration que par ses émissions dans le Niger inférieur.

Le Soudan nigérien, aussi favorisé par la nature que

1. Mission Belime. *Les Irrigations du Niger*, Paris, Emile Larose, 1921.

l'Egypte et la Mésopotamie, est resté, à l'inverse de ces contrées, sauvage, inorganisé. Jusqu'à aujourd'hui, l'homme n'y a nulle part tenté, par l'association de la terre et de l'eau l'effort nécessaire à la production de cette richesse agricole qui, dès l'antiquité, avait rendu célèbres les rives du Nil et de l'Euphrate.

Cependant, le champ d'application de l'hydraulique agricole est immense. Les alluvions anciennes des plaines en terrasse au pied des contreforts foutaniens peuvent être irriguées par le Niger, capté dans sa vallée dont la pente est suffisante pour de tels travaux, selon les exemples nombreux que nous ont donnés les Anglais dans l'Inde, où ils ont détourné les eaux des affluents subhymalayens de l'Indus pour les conduire sur les Doabs du Punjab étalés à la base des monts Sivalik.

Le delta nigérien est aussi propice à l'irrigation que le delta du Nil ou ceux des fleuves côtiers du Coromandel dans l'Inde, du Fleuve Rouge au Tonkin. Il suffira d'y exécuter les endiguements nécessaires pour la protection des terres contre les inondations. C'est dans cette zône lacustre formée par l'épanouissement de la vallée du Niger, qu'a été créée en 1920, la seule entreprise importante de culture irriguée du cotonnier : à Diré, la Compagnie cotonnière du Niger a mis plusieurs centaines d'hectares en culture.

Enfin, on peut profiter des accidents heureux, de la région lacustre et aménager, par exemple, la chaîne des lacs Pati, Télé, Faguibine et Daouna de la même manière que la province du Fayoum, en Egypte.

Les terrains alluvionnaires susceptibles d'être irrigués ont une superficie considérable, probablement supérieure à 2 millions d'hectares. Or, le Soudan nigérien ne compte guère plus d'un million d'habitants dont l'activité agricole, limitée aux cultures sèches ou en terrains d'inondation, n'utilise qu'une portion infime du sol disponible. L'utilité de grands travaux d'hydraulique agricole ne devient donc manifeste que s'il est possible de produire des matières premiè- d'exportation, celles notamment que nous demandons aujour-

d'hui à l'étranger. Il en est ainsi du coton, du riz, du blé, du jute, etc...

Le cotonnier, nous l'avons dit plus haut, est cultivé dans tout le Soudan nigérien ; mais végétant avec le seul secours des pluies locales, irrégulières et de courte durée, il donne des produits de qualité inférieure dont notre industrie textile ne peut se satisfaire. Pour permettre la culture des variétés égyptiennes et américaines, il faudrait que les pluies fussent régularisées et prolongées au moyen de l'irrigation.

Il importe donc, si l'on veut introduire et développer dans le pays la culture de ces variétés de coton à fibres moyennes et longues, que l'on puisse prélever aux fleuves, pendant toute la période d'irrigation de cette récolte (juin-janvier), l'eau nécessaire aux arrosages, notamment après le mois d'octobre, lorsque les pluies ont cessé.

Par une circonstance heureuse, il se trouve que la crue du Niger coïncide exactement avec la période de culture cotonnière. Pendant deux cents jours en moyenne (juin-janvier), le Niger débite plus de 400 mètres cubes à la seconde. Si l'on se rapporte, en ce qui concerne l'intensité des arrosages, aux chiffres constatés en Haute-Egypte dont le climat est au moins aussi chaud que le Soudan, il résulte que le Niger est susceptible de fournir l'irrigation à un champ cotonnier d'une superficie de 400.000 à 450.000 hectares. Avec un assolement triennal, c'est 1.200.000 à 1.300.000 hectares que l'on pourrait aménager.

Le rapport technique établi par M. Belime fournit les précisions que les études entreprises ont permis d'établir sur le programme des travaux d'irrigation envisagés pour la région du Niger.

Le succès de la culture cotonnière au Soudan est subordonné à la solution de plusieurs problèmes que l'administration étudie attentivement :

1° Il convient de compléter l'étude du régime des fleuves africains, de déterminer les travaux à effectuer pour mettre à la disposition des cultures l'eau d'irrigation nécessaire, de réaliser le plus tôt possible ces travaux et d'établir la carte

des terres irrigables pouvant être attribuées en concessions.

2° Il y a lieu de prévoir de plus grandes facilités pour l'évacuation des produits. La vallée du moyen Niger est située à 1200 kilomètres de la côte. Bien des districts cotonniers des Etats-Unis ou de l'Inde britannique sont situés à une plus grande distance et exportent leurs produits sur le marché européen : rien donc ne s'oppose à ce qu'il en soit de même pour le Soudan. Mais il faut améliorer les voies ferrées existantes, en créer de nouvelles, aménager les voies navigables et favoriser le trafic par des tarifs spéciaux. Le problème de l'emploi des huiles végétales comme carburant dans les moteurs légers étant résolu, cela va fournir un moyen supplémentaire d'assurer des transports à bon marché dans l'intérieur de l'Afrique.

3° Les difficultés de main-d'œuvre sont plus préoccupantes, la culture du cotonnier exigeant une moyenne de deux personnes par hectare produisant 400 kilogrammes de fibres. Des migrations de travailleurs sont à prévoir. Elles sont déjà entrées dans les mœurs, puisque, chaque année, 100.000 ouvriers agricoles soudanais viennent cultiver l'arachide au Sénégal et retournent chez eux après la récolte. Quand des centres importants de culture seront créés dans la vallée du Niger et que les indigènes seront assurés d'y trouver une bonne rémunération de leur travail, ils n'hésiteront pas à s'y rendre et, peut-être, à s'y fixer. La Haute-Volta offre un réservoir abondant de main-d'œuvre où l'on pourra puiser. D'ailleurs le nombre de ces ouvriers agricoles pourra être réduit par un emploi judicieux de la culture mécanique à laquelle l'énergie sera fournie par les huiles végétales provenant des graines de coton ou d'arachide et utilisées comme carburant dans les moteurs.

4° Les entreprises qui se créeront auront besoin, en raison de leurs procédés de culture mécanique et de l'importance de leurs capitaux, d'appliquer leurs efforts à de vastes étendues de terres. Les droits des propriétaires indigènes devront être absolument respectés : c'est le devoir de la France protec-

trice. Et ce devoir se concilie d'ailleurs avec l'intérêt des exploitants : d'importantes réserves doivent assurer l'existence des villages et de leurs habitants. Les questions domaniales ne créeront pas un obstacle à l'établissement des grandes entreprises agricoles, car il existe de vastes étendues de terres incultes ou abandonnées qui pourront être mises à la disposition de la colonisation européenne suivant un plan préétabli ayant prévu les réserves indispensables à la population locale.

5° C'est encore le rôle de l'Administration de poursuivre dans des stations expérimentales l'étude des diverses questions qui se posent au sujet de la culture irriguée du cotonnier et de doter ces établissements de moyens d'action suffisants pour que leur recherches embrassent les divers problèmes à envisager, de manière que les premières entreprises qui se créeront trouvent tous les renseignements nécessaires pour vaincre les difficultés éventuelles d'ordre technique. La sélection et le contrôle des semences, la création du meilleur type de cotonnier adapté à la région considérée, son maintien à l'état de pureté, la lutte contre les parasites, etc... autant de questions dont se sont préoccupés les gouvernements des pays producteurs de coton (Egypte, Arizona, Brésil, etc...). L'organisation scientifique, méthodique et systématique de la production cotonnière, c'est une affaire qui concerne spécialement les pouvoirs publics. Procédant de cette manière de voir, le Gouvernement de l'Afrique occidentale française a créé une station expérimentale du coton à Niénébalé, sur le Niger, au point de départ de la région qui sera irriguée par le canal de Ségou. Cet établissement a reçu les moyens financiers nécessaires par des prélèvements sur les fonds provenant de la liquidation du consortium du coton et par des crédits inscrits au budget de l'Afrique occidentale française. Il étudie l'acclimatement au Soudan, des espèces américaines et égyptiennes, la création d'espèces adaptées au milieu, les plantes à associer à la culture du cotonnier, les quantités d'eau nécessaires, etc...

# RÉGION COTONNIÈRE DU SOUDAN FRANÇAIS

1/6.000.000

Ch^in de fer construit
Ch^in de fer en construction
Ch^in de fer projeté
Ch^in de fer à voie étroite.

Canaux d'irrigation projetés.
Zone inondée par la crue du Niger et du Bani.
Terrains alluvionnaires irrigués par les canaux du Niger.
Terrains alluvionnaires gagnés sur la zone d'inondation et irrigués par le canal de Sansanding.
Terrains alluvionnaires irrigables sur la rive droite du Bani.

A. MEUNIER.

A. SARRAUT. — *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
PAYOT, PARIS.

C. — Indochine. — La production de l'Indochine atteint bon an mal an 70.000 à 80.000 quintaux métriques, dont 50.000 à 60.000 pour le Cambodge seul. On trouve des cultures peu importantes de cotonnier dans les provinces de Ninhbinh, Namdinh et Thaibinh au Tonkin, dans la province de Baria en Cochinchine et des champs plus importants dans les provinces de Thanhoa et Binhthuan en Annam; mais c'est surtout au Cambodge que la culture du cotonnier trouve les conditions les plus favorables à son extension.

En ce qui concerne le Cambodge, il existe deux sortes de cultures de coton. La première, appelée « culture des berges » est pratiquée depuis longtemps par les indigènes, dès la décrue de novembre sur des terres légères, dites « thamcars », inondées périodiquement et fertilisées par les apports du grand fleuve, le Mékong. L'étendue réservée à cette culture ne dépasse pas 20.000 hectares. Le produit récolté est à courte soie (18 à 22 millimètres) irrégulier, laineux et renferme de petits boutons constitués par la présence de graines atrophiées, mais il est néanmoins très utilisable avec des métiers spéciaux. Jusqu'ici, la production moyenne de ces dernières années a varié entre 5.000 et 6.000 tonnes de coton brut. Il est certain que la culture des berges n'a pas encore dit son dernier mot quant à son rendement global ; elle n'est donc pas à négliger.

Mais le grand avenir est dans la deuxième culture existant au Cambodge, celle dite « culture des terres rouges ». Elle est pratiquée depuis quelques années seulement sur des terrains élevés à l'abri de l'inondation du Mékong. Ces derniers révèlent à l'analyse physique : de l'argile, du sable, des débris organiques et du calcaire, et, à l'analyse chimique : de l'acide phosphorique, de l'azote, de la chaux et de la potasse. Ces terres dont les affleurements occupent au Cambodge plus de 2 millions d'hectares, en plusieurs tenants, sont d'une fertilité incomparable, identique à celle constatée sur les terres rouges de la Cochinchine dans les plantations de caoutchouc, de cocotiers et de café. La graine du coton des berges s'y est adaptée en acquérant par la sélection des qua-

lités nouvelles. C'est ainsi que le produit récolté est à longue soie (24 à 29 millimètres), propre, soyeux et nerveux, ayant une résistance moyenne de 96 kilogrammes au dynamomètre, toutes caractéristiques qui justifient l'assimilation au « good middling Amérique ».

En outre, dans les terres rouges, les ensemencements de cotonnier se pratiquent pendant la saison des pluies, de fin juillet à fin août, ce qui permet à la plante d'obtenir un développement vigoureux et un enracinement suffisant pour arriver au terme de son évolution complète après la cessation des pluies.

Dans ces conditions, il n'est pas douteux que l'avenir de cette culture est tout entier dans les plantations entreprises sur ces vastes étendues de terres élevées, avec des capitaux européens seuls capables de tenter un effort rapide et décisif d'une certaine ampleur.

C'est pourquoi l'Administration locale s'est portée de préférence vers l'utilisation des terres rouges par la colonisation européenne, tout en ayant fait les premiers essais, avec la collaboration des cultivateurs indigènes installés sur ces terres.

Ces essais, commencés en 1918 dans les circonscriptions (khêts) de Kompong-Siêm, de Choeung-Prey et de Baray, ont été poursuivis et encouragés au moyen de primes déterminées en tenant compte de la surface cultivée, de la qualité du produit et du rendement à l'hectare.

Voici quelques chiffres statistiques qui témoignent de la constance des sacrifices accomplis :

| CAMPAGNES | Surfaces cultivées | Production en coton brut | Rendement moyen à l'hectare | Nombre de cultivateurs |
|---|---|---|---|---|
| | *hectares* | *kilogrammes* | *kilogrammes* | |
| 1917-1918 . . | 102 30 | 35.158 | 144 | 192 |
| 1918-1919 . . | 137 11 | 49.992 | 364 | 325 |
| 1919-1920 . . | 147 99 | 45.034 | 304 | 325 |

Le produit récolté au cours de cette dernière campagne ouvant être utilisé directement par les filatures françaises été acheté par le Comptoir cotonnier de Paris.

En ce qui concerne l'effort fait par la colonisation franaise dans les terres rouges, ce Comptoir, qui a obtenu une oncession domaniale de 18.000 hectares, s'est mis à l'œuvre ans perdre de temps. Les travaux de défrichement, comnencés en mai 1919, se sont continués; 1.300 hectares ont té mis en culture, dont près de 900 sont consacrés au coton t la récolte y est actuellement faite. En outre, le Comptoir otonnier a construit, à Kompong-Cham, une usine à égrener coton, en y adaptant un matériel neuf du dernier modèle, rovenant d'Amérique, et pouvant fournir 80 balles de 10 kilogrammes par journée de douze heures. Les dépenses e cette installation complète, avec hangars pour réserve es cotons, pour l'huilerie, pour le dépôt des balles, ont tteint plus d'un million et demi de francs.

De ce fait, le Cambodge peut montrer deux usines cotonières, l'une française, celle du Comptoir cotonnier de Paris, autre chinoise, celle de Khsach-Kandal, fondée en 1891, ui traite annuellement 6.000 tonnes de coton brut, produiant 300 tonnes d'huile et 1.600 tonnes de tourteaux.

Par ailleurs, l'Administration locale a poussé la construcon des routes se dirigeant vers les terres rouges. C'est ainsi ue la route de Tonlébet à Suon et au delà, passant à proxiuité de la concession du Comptoir cotonnier, a nécessité, our terrassement et empierrement, l'inscription au budget énéral d'une somme de 150.000 piastres, et d'une autre de 0.000 piastres, au budget local, pour la construction d'un ont en ciment armé à Mac-Mon, sur le parcours de cette route.

Dans le centre urbain de Kompong-Cham, l'usine du Compoir cotonnier a été desservie par une route empierrée.

Grâce à l'aide apportée par l'Administration supérieure, es travaux effectués par le Protectorat et par l'initiative rivée, le Cambodge continue en silence son effort de réaliation dans cette importante partie de son domaine agricole t industriel.

La culture cotonnière cambodgienne a attiré l'attention du Gouvernement des Indes britanniques qui a récemment envoyé au Cambodge un spécialiste, M. Sampson, directeur de l'Agriculture à Madras. Ce dernier s'est vivement intéressé aux expériences faites et aux études poursuivies par le Service local d'Agriculture, et il n'a pu qu'encourager ce dernier à persévérer dans la voie déjà suivie.

Ce technicien distingué a trouvé la qualité du coton excellente et a déclaré qu'on n'en avait pas de meilleure dans l'Inde. Car l'Inde anglaise et les districts cotonniers de la présidence de Madras, en particulier, sont redevables au Cambodge d'avoir aujourd'hui une variété de coton pouvant lutter avantageusement avec le « good middling Amérique ». Ce n'est, en effet, que depuis 1907 que le coton du Cambodge (Krabas bay) a été introduit pour la première fois dans l'Inde.

En résumé, le Cambodge peut devenir, si les industriels et les capitalistes français savent réaliser l'effort désirable, le fournisseur d'une très grande partie du coton nécessaire à la France.

Le Cambodge possède : 1° une qualité indigène, le « Cambodian cotton », originaire du pays même, donc parfaitement acclimatée : ses qualités sont telles que les Anglais sont venus chercher le coton cambodgien pour l'introduire dans leurs plantations ; 2° une superficie de terrain propre à la culture du coton de 2 à 3 millions d'hectares ; or, il suffirait de mettre en culture 800.000 à 1 million d'hectares pour fournir le coton nécessaire à la France ; 3° enfin les essais entrepris et les expertises provoquées par l'administration depuis 1912 ont établi que les cotons provenant des terres rouges du Cambodge sont de qualité au moins égale aux cotons des Etats-Unis, qui sont les plus employés par nos industriels.

Il y a deux difficultés à résoudre :

1° L'insuffisance en nombre de la main-d'œuvre locale, le Cambodge étant relativement peu peuplé ; la question peut être résolue, en accord avec l'Administration par l'importation de main-d'œuvre étrangère (indienne, malaise, ou chinoise) ;

2° L'élévation actuelle du cours de la piastre qui a rendu difficile en ces derniers temps l'importation en Indochine de capitaux français : mais la piastre a baissé de 17 francs en mars 1920 à 6 francs en février 1921.

Cette dernière difficulté, qui est donc passagère, n'a cependant pas empêché le Comptoir cotonnier de poursuivre son effort en 1920 et 1921 ; elle n'est pas de nature à arrêter ceux qui voudraient agir avec la prévision clairvoyante des résultats féconds d'un prochain avenir.

Si brillant que soit cet avenir, il y a lieu de faire une réserve lorsqu'on se place au seul point de vue métropolitain. Jusqu'à ce jour la plus grande partie des cotons indochinois est exportée sur Hong-Kong et sur le Japon, qui s'est placé au deuxième rang des pays importateurs, immédiatement après la Grande-Bretagne. Les cotons indochinois, trouvant en Extrême-Orient un marché largement ouvert, seront forcément attirés vers ces débouchés et ne pourront qu'accidentellement alimenter les métiers de la métropole. C'est ailleurs, en Afrique, que nos filatures ont plus de certitude de s'assurer la matière première qui risque de leur manquer.

D. — Madagascar. — Sur le versant occidental de la Grande-Ile, des milliers d'hectares d'alluvions fertiles, plats ou peu accidentés se prêtent particulièrement à la culture du coton et à l'emploi des instruments agricoles, condition primordiale des grandes exploitations. De petites plantations qui ne sont ni très vigoureuses, ni très productives, existent près de nombreux petits villages du Betsiléo et permettent aux habitants de tisser une partie des étoffes dont ils ont besoin pour se vêtir. Des essais ont été faits dans le cercle de Morondova, dans les provinces de Majunga et d'Analalava. Des expériences officielles poursuivies à la station expérimentale de Marovoay n'ont pas donné satisfaction.

Il ne semble pas que ces tentatives de culture du coton en terres sèches doivent être pour le moment encouragées. Il est certain que les résultats obtenus à Madagascar sont

inférieurs à ceux obtenus dans la zone soudanienne tant au point de vue du rendement que de la qualité de la fibre. Etant donnée l'insuffisance de la main-d'œuvre dans la Grande-Ile et vu la faiblesse des moyens financiers dont on dispose il est préférable, au lieu de disséminer les efforts sur des régions où la réussite est des plus aléatoires de les porter vers celles où les conditions sont plus favorables, Soudan et Cambodge.

E. — Autres colonies. — En Afrique équatoriale, c'est dans la région du Tchad que le coton trouve un milieu favorable, mais les difficultés de transport sont pour le moment un obstacle impossible à surmonter. — La Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides ont exporté de ce textile 1.600 quintaux métriques en 1913 et 900 en 1920. — Les Antilles françaises produisent de petites quantités de coton. — Mais ni les unes ni les autres ne peuvent fournir un appoint important de fibres à la Métropole.

C'est le lieu de répéter que si l'on consacrait aux grands travaux publics nécessaires la dixième partie seulement de nos pertes sur le coton, on recouvrerait la dépense et on allégerait notre balance commerciale d'une charge de 1 milliard 1/2 de francs en l'espace de cinq ou six ans. Mais ici, l'action des pouvoirs publics ne servirait à rien si elle était autre chose que le soutien des initiatives privées : nos industriels doivent se dire qu'ils courent moins de danger à tenter de vastes entreprises outre-mer qu'à demeurer inactifs. Pour le coton, le salut est aux colonies.

A côté du coton, il existe aux colonies toute une série de textiles (jute, ramie, chanvre de l'Indochine, dâ de l'Afrique occidentale française, sisal, aloès et palmiers de Madagascar) que les indigènes emploient couramment : les manufactures étrangères les travaillent déjà. Les nôtres doivent suivre leur exemple puisqu'elles n'ont pas su les devancer.

5° *Soie et bourres de soie.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 187.406 | 831 | 188.237 |
| | 1919 | 140.931 | 551 | 141.282 |
| | 1920 | 133.049 | 947 | 133.996 |
| Francs | 1913 | 360.145.425 | 933 740 | 361.079.165 |
| | 1919 | 971.390.800 | 2.547.700 | 973.938.500 |
| | 1920 | 1.596.247.800 | 5.678.500 | 1.601.926.300 |

Le coefficient de l'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 3,60 en 1919 et de 6,25 en 1920.

Ici, nous ne pouvons pas espérer échapper jamais à l'obligation de nous fournir à l'étranger. Mais la part de l'Indochine dans nos importations de soie reste encore trop insuffisante : notre grande colonie d'Extrême-Orient peut et doit produire une grande partie des soies grèges que nous demandons à Canton et une partie des pongés que nous expédie le Japon. Le Gouvernement général de l'Indochine n'a cessé de poursuivre ce résultat en prodiguant ses encouragements à la production et au travail de la soie ; il étudie, en ce moment même, une extension considérable de cette production ; cette politique portera ses fruits ; il faut, en tous cas, que l'industrie métropolitaine lui donne sa collaboration dans les conditions les plus énergiques.

C'est que, en effet, la question de la soie, de la fourniture aux fabriques françaises des matières premières qui leur sont particulièrement indispensables est un des plus importants parmi les grands problèmes de l'heure présente. Tributaire depuis longtemps de l'étranger, particulièrement de la Chine et du Japon, l'industrie française de la soie se voit menacée d'être privée des produits chinois, que les Japonais et les Américains s'attachent à monopoliser. La

soierie lyonnaise, une des grandes richesses de notre exportation, vit, peut-on dire, au jour le jour, au hasard d'arrivages d'Extrême-Orient, déjà trop ralentis.

L'Indochine fournit bien à l'industrie métropolitaine une certaine quantité de grèges, de déchets et de bourres de soie, mais ces envois (111 tonnes dans la meilleure année) apparaissent bien minimes au regard des quelques dix mille tonnes de produits étrangers qu'absorbent annuellement les fabriques françaises et il apparaît que la colonie doit être capable d'augmenter considérablement sa production et d'être ainsi à même de fournir aux industriels de la métropole une plus large proportion des matières premières qui menacent de lui faire défaut. Au surplus, les quelques jmarchands qui accaparent nos soies d'Indochine ne les ont amais présentées à leurs acheteurs (qui sont les fabricants) sous leur désignation d'origine et ils les ont toujours vendues sous la désignation de soies de Canton. Il y a là un effort à réaliser pour rendre à nos soies indochinoises leur véritable nationalité.

Après une étude approfondie de la question, il est apparu que l'organisation de la sériciculture en Indochine devrait, non plus être laissée aux initiatives locales, mais faire l'objet d'un vaste programme d'ensemble dont la réalisation, accomplie en collaboration étroite par le gouvernement de l'Union indochinoise et les techniciens du groupement lyonnais, aboutirait rapidement à faire de notre belle colonie un grand pays producteur de soie.

Il est utile d'indiquer ce qui vient d'être fait en ce sens par la collaboration du Ministère des Colonies, du Gouvernement général de l'Indochine et de l'Agence économique de cette colonie.

Au mois de février 1920 sur l'initiative de l'Agence économique, un groupement composé des principaux industriels de la fabrication lyonnaise s'est constitué à Lyon, en vue d'étudier les possibilités d'utilisation des produits soyeux de notre grande colonie d'Asie pour la création d'une vaste industrie pouvant alimenter notre marché national d'une

partie des soies grèges qu'il est actuellement obligé d'acheter au Japon ou en Chine pour une somme qui a représenté en 1920 un décaissement pour la France de un milliard et demi de francs.

L'Indochine se trouve en effet dans des conditions exceptionnellement favorables pour la production de la soie. Cette industrie y est pratiquée depuis un temps immémorial et il ne manque à ce pays qu'une organisation scientifique et industrielle de la production pour devenir un grand producteur pouvant rivaliser avec la Chine et le Japon.

Le groupement lyonnais après avoir été reçu à Lyon par le Ministre des Colonies. en mars 1920, se constitua en syndicat d'études des soies coloniales, et envoya en Indochine au mois d'avril suivant, une mission composée de trois techniciens spécialement qualifiés pour y étudier la question séricicole, tant au point de vue de la production des cocons que de la filature et du tissage des soies.

Cette mission, après avoir séjourné en Indochine de mai à octobre 1920, soit pendant cinq mois, est rentrée en France. Ses constatations, confirmant les prévisions les plus optimistes, représentent notre colonie asiatique comme susceptible d'ouvrir un champ d'action aux initiatives de notre industrie lyonnaise et ont déterminé le syndicat d'études des soies coloniales à organiser une importante société groupant les principaux industriels de la soierie lyonnaise pour l'exécution d'un programme industriel de vaste envergure destiné à affranchir notre industrie nationale de la dépendance dans laquelle elle se trouve placée à l'égard du Japon et de la Chine.

Ce programme sera exécuté tout d'abord en Cochinchine et au Cambodge : l'industrie séricicole dans ces deux pays représente à l'heure actuelle une surface de 800.000 hectares cultivée en mûriers, une production de près de 4 millions de kilogrammes de cocons frais et de 150.000 kilogrammes de soie grège.

La société qui vient de se constituer s'organise pour élever en dix années cette production à 900.000 kilogrammes

de soie, nécessitant une surface de culture en mûriers de 36.000 hectares et une distribution aux indigènes en graines de vers à soie de 72 millions de pontes, au lieu de 1 million 1/2 actuellement distribuées.

Cette production représentera, pour la Cochinchine et le Cambodge seulement, au cours actuel de 150 francs le kilo de soie, une valeur totale ds 135 millions de francs.

Dans l'exécution de ce vaste programme, l'Administration indochinoise apportera un concours financier et moral d'importance considérable, car c'est seulement par son action que la population indigène pourra être amenée à produire les quantités et les qualités de soie indispensables. Le Gouverneur général de l'Indochine a déjà fixé les modalités de ce concours qui s'exercera principalement par la création de grainages et de magnaneries et représentera pour les budgets indochinois une dépense totale de 350.000 piastres environ en dix ans.

En contre-partie des charges qu'assumera la colonie, la nouvelle Société des Soies Coloniales s'engagera à créer une industrie de la filature, dotée des derniers perfectionnements, qui permettra d'élever, en dix ans, à 8.000 le nombre de bassines perfectionnées, qui n'est actuellement que de cent.

Si l'on considère que le capital qui sera mis en œuvre pendant les cinq premières années pour la création des 1000 premières bassines, s'élèvera à près de 6 millions de francs, l'on peut mesurer dés à présent l'importance de l'effort qui va être entrepris et qui doit aboutir, en dix ans, à la création de 8.000 bassines produisant près de 1000 tonnes de soie par an.

Un effort d'une pareille ampleur, qui doit être le prélude de la réorganisation de l'industrie de la soie dans toute l'Indochine, apportera à notre industrie nationale une aide inappréciable et, à ce titre, il doit trouver auprès de l'Administration coloniale un concours sans réserve.

### 6° *Cafés.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 1.142.357 | 10.492 | 1.152.849 |
| | 1919 | 2.032.381 | 44.561 | 2.076.942 |
| | 1920 | 1.437.392 | 31.857 | 1.469.249 |
| Francs | 1913 | 205.625.610 | 1.888.560 | 207.514.170 |
| | 1919 | 914.601.690 | 20.052.540 | 934.654.230 |
| | 1920 | 891.194.320 | 19.753.500 | 910.947.820 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 2,50 en 1919 et de 3,43 en 1920.

De 1913 à 1919, les importations coloniales ont quadruplé, cependant que les importations étrangères n'avaient que doublé. Mais la proportion des premières, par rapport aux secondes est si faible que ce progrès relatif perd toute portée absolue.

Les Etats-Unis du Brésil possèdent, touchant la culture du café, un monopole de fait, puisqu'ils produisent environ 70 °/₀ des quantités nécessaires à la consommation mondiale. Ils bénéficient de deux avantages incomparables, le climat et le sol, mais ces avantages peuvent être compensés dans nos colonies par une diminution des frais accessoires, et par de plus grandes facilités de main-d'œuvre et de crédits.

On ne peut faire aucune prévision sur le délai au terme duquel la France pourra se passer des marchés étrangers pour ses besoins en café. Sa consommation vient de doubler en six ans, et c'est là un facteur qui n'est pas au bout de son évolution.

Pour récolter les 150.000 à 200.000 tonnes de café que la France consomme actuellement (moyenne de années 1920-1921, 143.000 tonnes), il faudrait planter de 300 à 400 mil-

lions d'arbres sur 300.000 à 400.000 hectares et fixer sur les plantations 200.000 à 250.000 travailleurs. C'est là une tâche qui paraît irréalisable. Non point que la superficie à cultiver soit trop vaste par rapport à la superficie immense des terres fécondes de nos colonies ; mais la main-d'œuvre adéquate ne pourrait être rassemblée, sans parler des capitaux qui devraient attendre six à sept ans, la rémunération d'une culture arbustive fragile et à progrès lent.

Il est plus sage de prévoir une extension progressive des cultures existantes. Il est à remarquer à ce sujet que la production coloniale s'accentue notablement depuis plusieurs années. Elle a doublé de 1913 à 1920, ainsi qu'en témoigne la statistique des exportations (en quintaux métriques) des diverses colonies :

| COLONIES EXPÉDITRICES | 1913 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|
| Madagascar. . . . . . . . . . | 3.650 | 14.260 | 11.620 |
| Indochine (Tonkin) . . . . . . | 2.220 | 5.810 | 9.570 |
| Guadeloupe. . . . . . . . . . | 6.220 | 3.830 | 7.980 |
| Nouvelle Calédonie . . . . . . | 4.220 | 5.990 | 3.880 |
| Afrique Equatoriale (Congo). . . | 335 | 440 | 630 |
| Côte d'Ivoire . . . . . . . . . | 105 | 1.100 | 170 |
| Réunion . . . . . . . . . . . | 90 | 370 | 140 |
| Martinique . . . . . . . . . . | 95 | 170 | 80 |
| Afrique Occidentale (Guinée) . . | — | 20 | 20 |
| Etablissements de l'Océanie. . . | 35 | — | — |
| Guyane . . . . . . . . . . . | 10 | — | — |
| Total. . . . . . . . | 16.980 | 31.990 | 34.090 |

La culture du café s'est surtout développée à Madagascar, en Indochine et à la Guadeloupe, mais les 34.000 quintaux métriques de notre production coloniale sont évidemment bien peu de chose au regard du million et demi de quintaux métriques de notre consommation.

La culture du caféier n'est pas très ancienne en Indochine. On suppose qu'elle a été introduite en Annam, il y a environ soixante-dix ans, par les missionnaires catholiques. C'est à une époque très récente qu'elle a été développée par les colons, surtout au Tonkin, dans les provinces de Ninhbinh, Namdinh, Sontay et Tuyenquang. Dans la province de Sontay, une seule exploitation compte 250.000 pieds de caféiers; sur deux autres concessions de la même province 600.000 caféiers ont été plantés au cours des deux dernières années. Des établissements moins importants existent en Annam et en Cochinchine. L'espèce la plus généralement cultivée est l' « Arabica », mais on trouve aussi des plantations de « Libéria » et des essais ont été tentés avec les sortes « Robusta », « Stenophylla » et « Excelsa ». Ces plantations se développent malgré les attaques d'un redoutable parasite dénommé « borer ».

La production du café indochinois est presque entièrement absorbée par la Métropole où la provenance « Tonkin » est très appréciée. Grâce au système de primes à l'exportation consenties par le Gouvernement de l'Indochine aux planteurs, — primes leur permettant de contrebalancer le taux anormal du change de la monnaie locale, — la production ne peut que s'intensifier de plus en plus.

Les caféiers de Madagascar, composés surtout des espèces « Libéria », « Kouillou » et « Robusta » qui résistent à l' « hemileia vastatrix », présentent de l'intérêt par leur production, mais la qualité de leurs fruits, qui est ordinaire, pourra être améliorée dans l'avenir.

Il est à peu près certain, en outre, que la détaxe complète dont jouissent à l'entrée en France, depuis le 1er janvier 1914, les cafés des colonies du premier groupe, est une des raisons primordiales qui ont stimulé la production de nos diverses possessions.

## 7° *Graines oléagineuses.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913. . . | 6.865.794 | 2.767.500 | 9.633.314 |
| | 1919. . . | 2.896.206 | 2.558.571 | 5.455.277 |
| | 1920. . . | 3.030.796 | 3.571.842 | 6.602.638 |
| Francs | 1913. . . | 285.815.136 | 101.736.342 | 387.551.478 |
| | 1919. . . | 575.401.717 | 318.666.069 | 894.067.786 |
| | 1920. . . | 629.470.618 | 622.979.881 | 1.252.450.499 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 4 en 1919 et de 4,72 en 1920.

La situation de nos importations s'est améliorée pour ce produit depuis 1913 : nous n'achetons plus à l'étranger que 50 °/₀ de notre consommation au lieu de 66 °/₀ — et c'est encore beaucoup trop — mais cette amélioration est relative et non absolue, puisque les quantités fournies par nos colonies n'ont pas augmenté.

Le tableau ci-après permet de comparer, pour les principaux oléagineux, la moyenne de la consommation française, pour les cinq dernières années normales (1909-1913), à la moyenne des exportations coloniales pour la même période et pour les années 1919 et 1920, les quantités étant exprimées en quintaux métriques.

| PRODUITS OLÉAGINEUX | Consommation française Moyenne 1909-1913 | EXPORTATIONS COLONIALES Moyenne 1909-1913 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|
| Arachides non décortiquées | 2.157.392 | 2.135.581 | 1.744.690 | 2.391.920 |
| Arachides décortiquées | 1.939.077 | 1.219 | 754.140 | 472.070 |
| Coprah | 1.451.865 | 175.651 | 155.590 | 155.520 |
| Coton (graines) | 277.950 | 4.006 | 1.110 | 1.610 |
| Huile de coton | 98 397 | — | — | — |
| Palmier à huile — huile de palme | 175.341 | 194.969 | 353.810 | 237.490 |
| Palmier à huile — palmistes | 27.126 | 459.508 | 1.124.860 | 829.360 |
| Ricin (graines)[1] | — | 643 | 9.100 | 31.690 |
| Totaux | 6.127.148 | 2.971.577 | 4.143.300 | 4.119.660 |

Si on confronte les renseignements statistiques fournis par le Ministère des Finances (importations en France) et ceux fournis par les Administrations douanières des diverses colonies, on constate que nos colonies ne nous fournissent qu'à peu près la moitié de notre consommation, tandis qu'elles pourraient pourvoir aux deux tiers, si toute la production coloniale venait sur le marché français, mais une bonne partie, presque un tiers, est absorbée par les marchés étrangers.

Les produits de nos pays tropicaux (arachides, coprah, amandes de palme, karité, palmistes, sésame, ricin, soja), doivent sans peine remplacer sur le marché métropolitain ceux qui nous viennent du dehors. Nos colonies peuvent répondre entièrement pour ces produits à la demande métropolitaine, par une exploitation plus complète et plus rationnelle des palmeraies et des champs de culture d'arachides existants, et par la substitution du traitement mécanique des fruits aux procédés rustiques employés actuellement.

1. Les statistiques commerciales du Ministère des Finances ne fournissent aucun renseignement sur l'importance de notre consommation de graines de ricin.

Voici quel était pour 1920 et pour les diverses colonies, la production, en quintaux métriques, des trois principaux oléagineux :

| COLONIES | Arachides | Palmistes | Huile de palme |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale | 3.018.730 [1] | 491.600 | 204.050 |
| Afrique équatoriale | — | 71.580 | 3.300 |
| Madagascar | 2.860 | — | — |
| Indochine | 300 | — | — |
| Togo | — | 31.060 | 3.050 |
| Cameroun | 30 | 235.120 | 27.090 |
| Totaux | 3.021.920 | 829.360 | 237.490 |

Ces quantités pourront être portées, dans un avenir très prochain, du simple au double.

Pour les graines oléagineuses, il n'y a qu'à vouloir; il n'y a qu'à se baisser et ramasser.

1. Ce chiffre est ainsi composé : arachides en coques 2.388.730 quintaux métriques; arachides décortiquées 472.070 quintaux métriques. Comme 70 à 75 kilogrammes d'arachides décortiquées équivalent à 100 kilogrammes d'arachides en coques, on a modifié en conséquence le chiffre des exportations des arachides décortiquées afin de le rendre additionnable avec celui des exportations d'arachides en coques. On a 2.388.730 + 630.000 = 3.018.730.

### 8° *Bestiaux ou viandes fraîches ou conservées.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| **a) Bestiaux.** | | | | |
| Quintaux métriques | 1913 | 79.022 | 506.328 | 585.350 |
| | 1919 | 178.461 | 251.034 | 429.495 |
| | 1920 | 96.395 | 515.473 | 611.868 |
| Francs | 1913 | 8.113.137 | 40.554.202 | 48.667.339 |
| | 1919 | 40.733.190 | 69.834.045 | 110.567.235 |
| | 1920 | 37.347.775 | 223.294.480 | 260.642.255 |
| **b) Viandes fraîches ou conservées.** | | | | |
| Quintaux métriques | 1913 | 150.878 | 29.048 | 179.926 |
| | 1919 | 2.523.463 | 75.244 | 2.598.707 |
| | 1920 | 1.857.178 | 193.952 | 2.051.130 |
| Francs | 1913 | 34.761.119 | 6.133.423 | 40.894.542 |
| | 1919 | 715.786.620 | 23.562.815 | 739.349.435 |
| | 1920 | 580.766.320 | 63.271.220 | 644.037.540 |
| **c) Bestiaux et viandes fraîches ou conservées ensemble.** | | | | |
| Quintaux métriques | 1913 | 229.900 | 535.376 | 765.276 |
| | 1919 | 2.701.924 | 326.278 | 3.028.202 |
| | 1920 | 1.953.573 | 709.425 | 2.662.998 |
| Francs | 1913 | 42.874.256 | 46.687.625 | 89.561.881 |
| | 1919 | 756.519.810 | 93.396.860 | 849.916.670 |
| | 1920 | 618.114.095 | 286.565.700 | 904.679.795 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 2,38 en 1919 et de 2,89 en 1920.

De 1913 à 1919, nos importations étrangères ont plus que décuplé, tandis que le prix payé a presque vingtuplé. Depuis la guerre, afin de protéger le cheptel national, nous avons dû, comme tous les belligérants, faire appel aux viandes

frigorifiées ou conservées, pour lesquelles nous nous sommes adressés beaucoup plus aux pays de l'Amérique du Sud qu'à nos colonies. Et cependant Madagascar possède un cheptel bovin d'au moins 7 millions de têtes et un cheptel porcin de plus d'un million d'animaux. Le Soudan et la Guinée renferment plus de 5 millions de bœufs. Déjà, des usines de conserves, de salaisons et de frigorifiques sont installées dans la Grande-Ile. Des établissements semblables sont commencés en Afrique occidentale et entreront en fonctionnement dès que les pertes provenant des dernières épizooties auront été réparées.

Dans quelle mesure nos diverses possessions lointaines pourraient-elles se substituer à l'étranger pour la fourniture des viandes ?

Parmi les colonies susceptibles de fournir à la métropole une partie des viandes dont elle a besoin, figurent en première ligne, pour les viandes fraîches, l'Afrique du Nord, et pour les viandes frigorifiées, Madagascar.

A. — Afrique du Nord. — Bien que l'Afrique du Nord n'entre pas dans le cadre de cette étude, il est bon de rappeler qu'on trouve en Algérie un abondant troupeau de la race bovine (race de l'est, dite guelma et race de l'ouest, dite marocaine). La race ovine (moutons de l'extrême sud, moutons barbarins et moutons berbères) a donné lieu à une abondante exportation : 825.000 têtes en 1920. La race caprine ne compte pas moins de 1 million de têtes et fournit une importante exportation de peaux en poils. Quant aux porcins, en majorité de race majorquine, il a été exporté en 1920 environ 45.000 animaux.

B. — Madagascar. — Le cheptel malgache s'accroît régulièrement. Evalué à 4 millions de têtes en 1904, pour les seuls bovins, il en comporte actuellement de 7 à 8 millions, suivant les évaluations de l'administration locale. Il comprend en outre 300.000 moutons au minimum et 3.000 chevaux. L'élevage du porc est également une source considérable de revenus.

Avant la guerre, en 1913, les exportations s'effectuaient à destination des colonies anglaises ou françaises de la côte orientale d'Afrique et s'élevaient, pour les animaux vivants, à 15.860 têtes de bœufs et 460 têtes de moutons ; et pour les viandes conservées à 2.380 tonnes (salées ou en boîtes).

Les nécessités de la guerre ont provoqué le développement de l'exploitation du troupeau malgache et l'installation d'usines pour le traitement des viandes.

En ce qui concerne les viandes congelées, en 1914, les usines frigorifiques de Madagascar ont fourni 440 tonnes ; en 1917, elles en ont produit 8.160. Pour les viandes de conserve, les chiffres sont respectivement de 815 tonnes pour 1914 et de 5.548 tonnes pour 1917.

Les usines actuellement existantes sont au nombre de sept. Deux usines fabriquent de la viande frigorifiée : la Compagnie générale frigorifique de Majunga qui a livré, en 1919, au service du ravitaillement, 5.850 tonnes de viandes congelées et la Société rochefortaise de Tamatave qui en a livré, au cours de la même année, 1.713 tonnes. Trois usines fabriquent de la viande de conserve : deux sont situées au sud de la baie de Diégo-Suarez (Antongonbata et Montagne d'Ambre), la troisième est à Tananarive même. Une usine à Antsirabé fabrique des conserves de porc et une usine à Ambohimasoa, près Fianarantsoa, fabrique des salaisons de porc.

Quelles sont les disponibilités actuelles ?

Les livraisons faites au Ravitaillement pendant les années 1914 à 1917 ont obligé ces usines à prélever sur le troupeau malgache 215.224 bœufs, soit 43.044 têtes par an. La consommation locale exigeant environ 270.000 têtes, c'est donc 313.000 bovins qui ont disparu au cours de chacune de ces quatre années.

Mais cette quantité est inférieure à celle que peut donner annuellement le troupeau malgache, dont la richesse est exceptionnelle et qui paraît à l'abri des épizooties. On estime, en effet, qu'il peut rester, après prélèvement pour la consommation locale, 175.000 à 200.000 têtes disponibles.

En ce qui touche la production possible des usines, il résulte, tant des résultats déjà connus que du développement normal des établissements, que la Grande-Ile pourrait fournir annuellement à la métropole 18.000 tonnes de viandes, dont 11.000 tonnes de viandes conservées et 7.000 tonnes de viandes frigorifiées. Il semble même que ce chiffre est un minimum qui pourra être dépassé rapidement et qu'on puisse envisager un chiffre global de 20.000 tonnes, soit 12.000 tonnes de conserves et 8.000 tonnes de viandes frigorifiées.

Il importe d'ailleurs de remarquer que ces usines ne sont alimentées jusqu'à présent que par les troupeaux du nord et du centre de l'Ile ; le sud, très riche en bétail, n'a pas encore de débouchés faciles pour sa production. Il paraît certain cependant qu'une et même plusieurs usines pourraient y prospérer.

Nous importons actuellement des quantités considérables de viandes américaines. Dès qu'il sera reconnu que les viandes malgaches sont de qualité égale ou supérieure, elles remplaceront sur le marché français les importations de l'Amérique du Sud.

La seule amélioration indispensable à réaliser est l'engraissement du troupeau malgache. Le bœuf « tout venant » de Madagascar, en effet, s'il se reconstitue facilement à l'abri des épizooties, ne peut en général convenir qu'à la viande de conserve dont la vente est limitée. Ce que demande la France, c'est de la viande frigorifiée; or, cette viande exige des bœufs de qualité. Tous les efforts devront porter sur l'engraissement des bœufs; cette opération demande des spécialistes, des capitaux et de la méthode. Il y a bien, dans une partie de la Grande-Ile, des animaux appelés « bœufs de fosse » qui sont engraissés d'une manière spéciale, mais leur viande est entièrement absorbée par la consommation locale.

C. — Afrique occidentale française. — Au deuxième rang des colonies françaises productrices de viande, devrait figurer

l'Afrique occidentale française qui possédait, avant la guerre, dans les régions d'élevage du Sénégal, du Soudan et de la Guinée, un cheptel bovin de 10 millions de têtes et qui a pu fournir au Ravitaillement, pendant les années 1916, 1917 et 1918, 2.000 tonnes de conserves de viande et 4.000 tonnes de viande frigorifiée.

Malheureusement, la peste bovine qui, depuis 1916, a sévi dans les divers territoires du groupe a diminué le cheptel de l'Afrique occidentale française de 50 %. La persistance de la maladie ne permet plus, sans courir les risques de tarir les ressources de cette richesse, d'exploiter le troupeau de cette colonie. Un repos absolu d'une durée d'au moins cinq années lui est nécessaire pour se reconstituer.

Ajoutons, à titre d'indication, que l'usine de Lyndiane (Sénégal) qui avait réussi à mettre au point et à développer la fabrication des viandes frigorifiques ou conservées fait maintenant des conserves de poissons, favorisant ainsi considérablement l'industrie de la pêche très active sur toute la côte occidentale d'Afrique. Elle se livre également à la fabrication de l'huile.

D. — Indochine. — En ce qui touche l'Indochine, d'après le recensement de 1916, le cheptel indochinois comprendrait 1.490.000 têtes de l'espèce bovine, 1.485.000 têtes de l'espèce bubaline et 2.663.000 têtes de l'espèce porcine.

Les territoires les plus favorisés et les plus propices à l'élevage sont ceux du Cambodge dont le troupeau comprend à lui seul 1.200.000 têtes (700.000 bovins et 500.000 bubalins).

Les ressources du Laos sont également réputées importantes et l'étendue des pâturages de ce pays autorise l'optimisme sur ce point. L'élevage des bœufs et des buffles s'effectue avec succès dans le bas et le moyen Laos. Le Tranninh possède un cheptel de 30.000 têtes d'une très belle espèce de bovidés, garantie de toute épizootie, sur un sol qui contient 400.000 hectares de bonnes prairies et qui peut nourrir jusqu'à 100.000 têtes de bétail. Sur le plateau du Tranninh, on élève également le mouton, ainsi qu'il a été dit plus haut.

L'Annam aurait quelques possibilités d'exportation, mais encore assez limitées du fait de la grosse demande du Tonkin.

Quant à la Cochinchine et au Tonkin, ils ne sauraient fournir des stocks de bétail pour l'exportation ; leurs besoins sont supérieurs à leur production et l'accroissement annuel du troupeau est trop faible pour contrebalancer avant longtemps cette pénurie. Il est certain, cependant, que sur les plateaux élevés du Tonkin l'élevage du gros bétail peut prendre une importance rapidement croissante.

En 1913, l'Indochine avait exporté sur les entrepôts de Hongkong et de Singapore 3.586 bœufs et vaches, 150 moutons et béliers, 40.456 porcs et 76 tonnes de viandes conservées.

Pendant la guerre, le commerce d'exportation des viandes pour les mêmes destinations s'est notablement accru : il s'est élevé pour 1917 à 3.889 bovidés, 55.172 porcs, et 146 tonnes de viandes conservées; et pour 1918 à 2.442 bovidés, 57.670 porcs et 233 tonnes de viandes de conserve.

Les progrès de l'élevage et la demande de la métropole ont amené l'initiative privée à créer des usines destinées à fabriquer la viande frigorifiée ou des conserves intéressantes pour l'approvisionnement national.

C'est ainsi qu'une première usine a été construite à Bên-thuy (Annam). Cette usine peut arriver à une production de 12.000 boîtes de conserves. Elle pourrait, dans une année, fournir de 750 à 1.000 tonnes d'endaubage réglementaire. Le Ministre de la Guerre saisi de l'offre de fournitures de conserves pour l'armée a fait procéder à une enquête en vue de s'assurer que les conditions matérielles d'organisation de l'usine et de bon état du bétail étaient remplies. Des analyses chimiques et microbiennes de conserves de bœuf pour l'armée ont été faites à Hanoï, qui ont donné satisfaction.

Un deuxième établissement, également destiné à la fabrication de la viande frigorifiée et des conserves est en voie de création au Cambodge, dont les exportations de bétail sont surtout considérables vers les îles Philippines.

L'Indochine est trop éloignée de la France pour qu'on puisse transporter économiquement dans la Mère-Patrie le bétail indochinois sur pied. Sans parler des prix exorbitants demandés par les compagnies de navigation pour ce transport, et à supposer que ces compagnies veuillent aménager des cargos spéciaux, avec des tarifs abordables, les risques de la traversée restent trop grands (entassement inévitable, chaleur, alimentation sèche, abreuvement restreint, etc.).

Le transport des viandes est évidemment moins coûteux et infiniment mieux assuré, surtout si l'on dispose de navires aménagés en frigorifiques.

Actuellement les industriels se livrent surtout à la transformation du bétail en conserves parce que ces dernières peuvent être expédiées n'importe où, sans affrètements spéciaux. La réussite de ces entreprises se trouve d'ailleurs renforcée par la possibilité d'adjoindre à l'industrie des conserves de bœuf celle des conserves de porc, de volaille ou de gibier dont les éléments abondent. D'autre part, le débouché de ces conserves peut se trouver sur place, au moins pour une partie de la production; une autre partie peut être fournie éventuellement à l'armée ou à la marine.

Quant aux viandes frigorifiées qui n'ont de raison d'être que pour une exportation lointaine, elles exigent des aménagements coûteux et un personnel exercé. Il est donc indispensable de créer un service de navigation frigorifique. Il faudrait, en outre, assurer aux compagnies des voyages à plein chargement ou tout au moins à stocks assez forts pour leur permettre de couvrir leurs frais et de réaliser un bénéfice normal.

Sous ces conditions, il n'y a aucun doute à concevoir sur la possibilité d'importer en France des quantités appréciables de viandes. Le Cambodge paraît notamment offrir en permanence des stocks suffisants pour alimenter une industrie importante de viandes frigorifiées. Il suffit de rappeler qu'en 1910, année où l'exportation y atteignit son maximum, 31.594 bœufs et 15.965 buffles furent vendus aux Philippi-

nes; en 1911, 22.184 bœufs et 11.567 buffles furent expédiés à Manille.

Il convient de signaler, en ce qui concerne le transport du bétail sur pied, que des tentatives intéressantes viennent d'être faites tout récemment et se poursuivent avec le bétail de Madagascar.

On ne saurait quitter le chapitre « bétail » sans dire quelques mots de nos cuirs coloniaux.

*Cuirs coloniaux.* — L'essor pris au cours de ces dernières années par l'industrie de la tannerie, d'une part, et la raréfaction des matières causée par la guerre, d'autre part, ont mis en évidence la nécessité de tirer de nos colonies les cuirs bruts indispensables à la fabrication de mille objets dont le besoin va sans cesse grandissant. Les statistiques ci-après montrent très clairement que nous demandons beaucoup trop à l'étranger et pas assez à nos possessions d'outre-mer :

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| **a) Peaux et pelleteries.** | | | | |
| Quintaux métriques | 1913 | 668.848 | 88.827 | 757.675 |
| | 1919 | 525.622 | 174.452 | 700.074 |
| | 1920 | 349.673 | 165.404 | 515.083 |
| Francs | 1913 | 224.153.333 | 24.771.992 | 248.925.325 |
| | 1919 | 591.008.100 | 174.379.600 | 765.387.700 |
| | 1920 | 373.743.600 | 135.271.650 | 509.015.250 |
| **b) Peaux préparées et cuirs.** | | | | |
| Quintaux métriques | 1913 | 82.851 | 552 | 83.403 |
| | 1919 | 206.557 | 1.442 | 207.999 |
| | 1920 | 89.139 | 1.154 | 90.293 |
| Francs | 1913 | 70.845.075 | 392.700 | 71.237.775 |
| | 1919 | 469.931.100 | 3.359.200 | 473.290.300 |
| | 1920 | 235.938.450 | 2.303.200 | 238.241.650 |

Les coefficients d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change sont respectivement de 3,36 et 2,66 en 1919 et de 3,06 et 3,09 en 1920.

Les cuirs coloniaux peuvent apporter à la métropole un appoint de premier ordre. Si, en effet, en raison de leur peu d'épaisseur, les peaux provenant des races d'animaux indigènes se prêtent moins facilement que les peaux d'animaux français à la fabrication des cuirs industriels, en revanche, les cuirs indigènes, plus légers, sont recherchés dans la confection des chaussures, articles de voyage, équipements, harnachements et objets divers, qui représentent leur utilisation principale.

Un exemple à suivre nous est fourni par l'Angleterre. Le marché de Londres est, comme on sait, largement approvisionné en vachettes, chèvres, cuirs légers de toutes sortes, provenant des Indes anglaises. La bonne qualité de ces produits, reconnue par les acheteurs tant français qu'anglais ou étrangers, a fait de Londres, dans cette branche du commerce, une place de premier ordre dont nous demeurons malheureusement tributaires. Or, nous pourrions parfaitement cesser d'aller chercher à Londres ou à Amsterdam des cuirs à chaussures ou des cuirs spéciaux, comme des peaux de buffles, que l'Indochine nous offre en abondance.

Les ressources actuelles et futures de nos colonies nous apparaîtront comme d'autant plus précieuses qu'elles étaient, avant la guerre, l'objet d'un mouvement d'exportation appréciable et que, sauf en Afrique occidentale où à sévi l'épidémie de peste bovine de 1918 et 1919, le cheptel de nos colonies n'a pas diminué considérablement.

A. — Afrique du Nord. — Les veaux et les bœufs de l'Afrique du Nord fournissent des cuirs à fleur fine de bonne qualité. En Algérie, les tanneries françaises et indigènes travaillent déjà un quart de la production. Les peaux de moutons sont exportées principalement sur les centres mégissiers de Marseille, Grenoble, Graulhet et de la région pari-

sienne ; les peaux d'agneaux de lait sur les centres mégissiers et les fabriques de gants de Millau, Saint-Julien et Grenoble. Les peaux de chèvres sont recherchées pour la finesse de leur grain et leur bonne qualité par la métropole, par les Etats-Unis, l'Italie, la Suisse et le Canada. La seule exportation algérienne des cuirs et peaux en poils a atteint, en 1920, 67.000 quintaux métriques.

B. — Colonies diverses. — Les chiffres relatifs à 1913 donnent, pour l'exportation des cuirs et peaux de nos principales colonies un total de 133.000 quintaux métriques (dont 74.000 à destination de la France), se décomposant ainsi : Madagascar, 83.000 quintaux métriques ; Indochine, 27.000 ; Afrique occidentale, 18.000 ; Nouvelle-Calédonie, 3.000 ; Martinique, 2.000.

Pendant la guerre, afin de faire concourir nos colonies dans la plus large mesure possible aux besoins de la défense nationale, le Gouvernement décidait de mettre en vigueur, dans nos possessions les plus favorisées, le système de la réquisition. C'est ainsi que, pendant les années 1917 et 1918, le Département a réquisitionné, pour le Service de l'habillement de la Guerre, tous les cuirs utilisables de nos colonies de Madagascar et de l'Afrique occidentale française.

Sous ce régime d'intervention directe, il a été acheté, par les soins du Service de l'Intendance, 8.381 tonnes de cuirs verts et secs à Madagascar et 3.065 tonnes à l'Afrique occidentale française, soit un total, pour ces deux colonies seulement, de 11.446 tonnes. Ces produits, sélectionnés sur place par l'Intendance, ont été très appréciés par les services destinataires du Ministère de la Guerre, et ils ont fourni à la métropole, dans un moment difficile, un appoint important. Il faut toujours rappeler que le chiffre de 3.000 tonnes relatif à l'Afrique occidentale française a été obtenu malgré l'existence d'une épidémie de peste bovine, qui a paru, à un moment donné, mettre en danger notre cheptel de l'Ouest africain.

Les résultats, au cours de la guerre, ont souligné l'intérêt qu'il y aurait à déterminer les possibilités du temps de paix.

Dès le mois de janvier 1919, pour satisfaire au désir exprimé par le Comité interministériel des cuirs, le Ministre des Colonies demandait aux Gouverneurs généraux de l'Indochine, de l'Afrique occidentale française et de Madagascar, de lui faire connaître quelle pouvait être l'importance de la production annuelle en cuirs de chacune de ces colonies.

Il résulte des renseignements recueillis à cette époque que les quantités de cuirs qu'il est possible de se procurer au minimum annuellement dans ces trois colonies sont, pour l'Indochine, de 2.100 tonnes (500 tonnes de cuirs de bœuf et 1.600 de cuirs de buffle), pour l'Afrique occidentale française de 2.000 tonnes de cuirs de bœuf et pour Madagascar de 6.180 tonnes de cuirs de bœuf, soit un total de 8.680 tonnes de cuirs de bœuf, sans compter 1.600 tonnes supplémentaires de cuirs de buffle destinés à des usages spéciaux.

Or, la France a importé en 1919, 53.000 tonnes de cuirs.

Si l'on considère que la Guyane, les Etablissements français de l'Océanie, la Nouvelle-Calédonie, l'Afrique équatoriale française et les Antilles possèdent d'abondantes disponibilités, on peut conclure que le chiffre de 17.000 tonnes qui a été obtenu en 1919 pour les importations de cuirs coloniaux pourra être aisément maintenu et même augmenté.

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que l'expérience de la guerre nous a permis, sinon d'augmenter la quantité des cuirs disponibles, tout au moins d'en améliorer la qualité.

Dès le début de la réquisition, des instructions furent données par les services de l'intendance aux collecteurs et négociants et à tous les administrateurs des cercles, tant à Madagascar qu'en Afrique occidentale, en vue d'améliorer la préparation et la conservation des peaux (salage des peaux vertes, couteaux spéciaux à employer, traitement plus soigneux des cuirs à l'état sec, et, d'une manière générale, conseils pratiques pour développer au maximum cette branche

du commerce par l'amélioration de la production locale).

D'autre part, en avril 1919, afin d'assurer dans l'avenir à nos colonies le bénéfice de l'effort accompli et de l'expérience acquise pendant la guerre, le Département des Colonies (Inspection générale des services économiques) demandait au Ministère de la Guerre, dont les services avaient fait emploi de ces cuirs, de lui signaler les observations auxquelles ils avaient donné lieu. Cette enquête révéla sur les cuirs en poils de Madagascar et de l'Afrique occidentale française, trois catégories de défauts : défauts existant sur l'animal vivant (peu d'épaisseur et manque de consistance de la peau, marques à l'aiguillon, marques à feu) ; défauts provenant de la confection de la dépouille (bêtes égorgées, têtes presque complètement séparées du tronc) ; défauts provenant de la conservation (salage insuffisant ou excessif pour les peaux salées ; séchage insuffisant ou brûlure par le soleil pour les peaux séchées).

A ces trois catégories de défauts, le Ministère de la Guerre indiquait trois groupes de remèdes correspondants : le croisement des races, la castration des taureaux et la suppression des marques à feu ; l'octroi de primes aux belles dépouilles, et l'abattage au merlin ou au masque Bruneau ; pour les cuirs salés, le salage immédiat après dépouillement, avec répartition uniforme de sel concassé, et pour les cuirs secs, le séchage à l'ombre dans des séchoirs et la suspension des cuirs.

Ces données pratiques ont été communiquées aux gouverneurs intéressés qui ont été invités à surveiller leur mise en application.

Les efforts tentés et les progrès réalisés au cours de ces dernières années pour améliorer les cuirs coloniaux devraient logiquement profiter à la métropole.

9° *Métaux et minerais divers* [1].

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 22.849.741 | 1.113.283 | 23.963.024 |
| | 1919 | 6.094.138 | 614.294 | 6.708.432 |
| | 1920 | 17.944.123 | 1.023.441 | 18.967.564 |
| Francs | 1913 | 473.816.983 | 15.638.931 | 489.455.914 |
| | 1919 | 515.103.511 | 25.968.978 | 541.072.489 |
| | 1920 | 2.108.009.912 | 56.007.068 | 2.164.016.980 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élé-ation du prix de la matière première et de la perte au hange est de 4 en 1919 et de 5,56 en 1920.

A l'exception du fer et de l'antimoine, la France est tribu-aire des pays étrangers pour toutes les autres substances ninérales. Or, nous les trouvons à peu près toutes dans le ous-sol de nos colonies.

A. — Fer. — La France étant bien pourvue de ce métal, a richesse en fer de ses colonies ne l'intéresse pas directe-nent, mais indirectement, pour tout autant qu'elle contri-buera à leur essor propre.

a) *Afrique du Nord.* — Le fer, qui existe à peu près par-out en Afrique du Nord, apparaît en grosses masses en Al-gérie à Beni-Saf où le gisement a produit, depuis l'origine, plus de 100 millions de quintaux métriques de minerai; au Dahra (Ténès) et au Zaccar (Miliana) où les réserves à exploiter sont évaluées à 30 millions de quintaux métriques, et enfin dans l'Ouenza, entre Souk-Arhas et Tebessa, où la masse de fer exploitable approcherait un milliard de quin-taux métriques. Les exportations algériennes qui étaient de 13 millions 1/2 de quintaux métriques en 1913, sont tom-

1. Sous cette rubrique sont additionnées les importations de cuivre, zinc, plomb, étain, platine et de minerais de toute sorte.

bées à 7 millions 1/2 en 1919 et à 11 millions en 1920. De son côté, la Tunisie a exporté 6 millions de quintaux métriques de minerai de fer en 1920.

b) *Indochine.* — Au Tonkin, l'important gisement de Thainguyên, placé à côté de mines de charbon, comporte les plus belles promesses d'avenir. Les mines de la région de Philiet (province de Kienan) et de la région du Dangxa (province de Tanhhoa) ont produit en 1920 près de 24.000 quintaux métriques de minerai, mais leur production ne va plus trouver d'écoulement, le petit haut-fourneau d'Haïphong qu'elles alimentaient ayant dû être éteint au cours de cette même année.

Au Cambodge, le gisement de Phnom Deck a été prospecté. La baie de Camranh, en Annam, possède des sables titanifères contenant 150.000 tonnes de minerai.

c) *Madagascar.* — On trouve, dans le Bétairiry, des gisements très importants de fer titané renfermant de l'ilménite et de l'hématite. On évalue à 3.500.000 tonnes la puissance de ce gisement dont la teneur en métal s'élèverait à 55 %; il pourrait être traité au four électrique, la Mahajila, affluent de la Tsiribihina, possédant des chutes de 20.000 chevaux de force. On pourrait produire ainsi 50.000 tonnes de fonte par an. — D'autres gisements ont été signalés dans le bassin de l'Onibe, au nord-ouest de Tamatave ; une société en étudie les possibilités d'exploitation.

D'autres gisements de fer (magnétite) existent sur une longueur nord-sud de plus de 800 kilomètres, en lisière de la grande forêt, à des altitudes variant de 1.200 à 1.500 mètres, sur une ligne passant par le nord du lac Alaotra, Ambatolaona, Ambohimahasoa, Fianarantsoa et Ambalavao. De temps immémorial ces bancs de quartzites sont exploités par les indigènes pour la fabrication des outils qui leur sont nécessaires, et plus de mille familles de forgerons indigènes vivent de cette industrie locale. Aucune industrie moderne n'en a encore tiré parti, bien que les gisements soient situés à portée de voies de communications et à proximité de grandes chutes d'eau. La colonie, donnant l'exemple, s'est

réservé un gisement de 15 kilomètres de longueur, le long des affleurements, à 60 kilomètres de Tananarive, sur la voie ferrée qui descend vers Tamatave : il existe 200.000 tonnes de fer métal par kilomètre d'affleurement sur certains points, sans descendre au-dessous du niveau hydrostatique. On estime qu'on pourra, sans avoir à épuiser des eaux, obtenir du minerai de fer à 65 % à moins de 10 francs la tonne sur le carreau de la mine.

Il existe enfin dans la région de Vangaindrano (province de Farafangana) un gisement de fer chromé, situé à 50 kilomètres de la mer dans la grande forêt. Il n'a pas encore été étudié.

d) *Colonies diverses.* — En Afrique occidentale, toute la côte est minéralisée. Une cuirasse de latérite d'un mètre d'épaisseur s'étend du 9e au 13e parallèle, sur une longueur de 2.500 kilomètres. Dans la zone de Conakry à Mamou, on évalue à 180 millions de tonnes les quantités exploitables le long de la voie ferrée.

Le fer est encore abondant au Congo (hématite dans le massif ancré, quartzite métamorphique et à fer magnétique dans le massif cristallin, grès ferrugineux dans les terrains sédimentaires, minerai argileux du littoral) ; en Nouvelle-Calédonie, mais il est pour le moment impossible de l'exporter ; enfin, à la Réunion et à la Martinique, où existent des quantités inépuisables de sables ferrugineux.

B. — Or. — L'or a moins d'importance que le fer. A l'heure actuelle, c'est même sans doute une richesse d'ordre inférieur au coton et au bois. On trouve ce métal précieux surtout en Guyane et à Madagascar, et en petites quantités, en Indochine, au Soudan, en Guinée et en Côte d'Ivoire. La production d'or de l'ensemble de nos colonies n'a cessé de décroître depuis 1910, ainsi que le démontrent les données numériques ci-après :

| ANNÉES | Kilogrammes | ANNÉES | Kilogrammes |
|---|---|---|---|
| 1910 . . . . . . . | 7.173 | 1916 . . . . . . . | 4.809 |
| 1911 . . . . . . . | 6.826 | 1917 . . . . . . . | 4.035 |
| 1912 . . . . . . . | 6.546 | 1918 . . . . . . . | 3.061 |
| 1913 . . . . . . . | 6.049 | 1919 . . . . . . . | 2.600 [1] |
| 1914 . . . . . . . | 5.072 | 1920 . . . . . . . | 2.300 [1] |
| 1915 . . . . . . . | 6.150 | 1921 . . . . . . . | — |

a) *Guyane.* — L'or est abondant en Guyane, notamment dans les placers de l'Inini. La production moyenne annuelle, qui était d'environ 3.000 kilogrammes, est tombée, dans ces dernières années, à près de la moitié.

| ANNÉES | Kilogrammes | ANNÉES | Kilogrammes |
|---|---|---|---|
| 1910 . . . . . . . | 3.850 | 1916 . . . . . . . | 3.056 |
| 1911 . . . . . | 3.788 | 1917 . . . . . . . | 2.829 |
| 1912 . . . . . . . | 4.142 | 1918 . . . . . . . | 2.235 |
| 1913 . . . . . . . | 3.742 | 1919 . . . . . . . | 1.955 |
| 1914 . . . . . . . | 3.023 | 1920 . . . . . . . | 1.767 |
| 1915 . . . . . . . | 3.379 | 1921 . . . . . . . | — |

Mais de grandes quantités d'or s'évadent en fraude du fisc, et vont enrichir les colonies étrangères voisines (Demerara, Trinidad, la Barbade, etc.) : on estime qu'elles sont égales à celles présentées régulièrement à la Douane. Etant données l'insuffisance de la main-d'œuvre, qui s'est portée vers l'exploitation plus rémunératrice du balata, les difficultés de communications avec la côte et l'imperfection des méthodes du traitement du minerai, il faut que ces placers soient très riches pour que l'exploitation puisse se poursuivre. Bien que

1. Evaluations.

des tentatives aient été faites pour extraire l'or des filons et pour employer des dragues dans les rivières, l'industrie aurifère, en Guyane, est demeurée aux procédés primitifs de l'orpaillage, les alluvions sont lavées par les moyens de la battée, du sluice et du long-tom.

Les alluvions aurifères sont réparties en Guyane en trois zones à peu près parallèles au littoral, qui s'échelonnent vers la grande chaîne des Tumuc-Humac, et sont séparées par d'immenses régions de terrains presque sans accidents. Un territoire très vaste, situé entre les plaines de l'Inini et les monts Tumuc-Humac, où les voyageurs des XVI[e] et XVII[e] siècles plaçaient sans doute l'Eldorado, a encore échappé aux recherches des prospecteurs. L'avenir de l'industrie aurifère, en Guyane, est encore indécis.

b) *Madagascar.* — Bien que l'or s'y trouve en abondance, dans les alluvions anciennes, dans les terres de montagnes et les filons, et qu'il vaille 7 à 7 fr. 50 le gramme en France, et près de 6 francs à la colonie, la production est tombée en 1921 au niveau le plus bas qu'elle ait atteint, ainsi qu'en témoignent les statistiques ci-après :

| ANNÉES | Kilogrammes | ANNÉES | Kilogrammes |
|---|---|---|---|
| 1905 . . . . . . | 2.370 | 1914 . . . . . . | 1.624 |
| 1906 . . . . . . | 2.238 | 1915 . . . . . . | 2.093 |
| 1907 . . . . . . | 2.940 | 1916 . . . . . . | 1.450 |
| 1908 . . . . . . | 3.149 | 1917 . . . . . . | 921 |
| 1909 . . . . . . | 3.696 | 1918 . . . . . . | 644 |
| 1910 . . . . . . | 3.234 | 1919 . . . . . . | 552 |
| 1911 . . . . . . | 2.850 | 1920 . . . . . . | 519 |
| 1912 . . . . . . | 1.996 | 1921 . . . . . . | 456 |
| 1913 . . . . . . | 1.804 | | |

Cette décadence de la production s'explique par des raisons de main-d'œuvre. Les indigènes montrent de plus en

plus de répugnance au travail de l'or, bien que leurs salaires aient doublé ; ils se portent de préférence sur les gisements de micas, de corindons ou sur les chantiers de travaux publics ; d'autres préfèrent se livrer à l'agriculture et à l'élevage, qui donnent en ce moment des profits très rémunérateurs.

La main-d'œuvre manquant, le seul moyen de remonter la production de l'or serait d'en industrialiser l'extraction, sinon il faudra se résigner à la voir se réduire d'année en année.

c) *Colonies diverses.* — On trouve encore de l'or en Indochine, à Bong-Mieu (exportation moyenne annuelle : 100 kilogrammes), et en Afrique occidentale française, dans le bassin de la Falémé, dans le Haut-Sénégal et dans le pays de Lobi (exportation moyenne annuelle : 200 à 300 kilogrammes).

C. — Nickel. — a) *Nouvelle-Calédonie.* — Avant la découverte et la mise en exploitation des gisements canadiens de la région de Sudbury, la Nouvelle-Calédonie fournissait le nickel au monde entier. Le minerai de notre colonie est à une teneur moyenne de 5 à 6 % de métal pur. Si la Nouvelle-Calédonie n'est pas, comme on l'a dit avec exagération, un bloc de nickel, on évalue à 80 ou 90 millions de quintaux métriques la réserve de minerai qu'elle possède. La production annuelle est allée en diminuant et ne représente plus qu'une proportion de 50 % de celle correspondant à l'année 1912 :

| ANNÉES | Quintaux métriques | ANNÉES | Quintaux métriques |
|---|---|---|---|
| 1912 . . . . . . . | 1.570.000 | 1917 . . . . . . . | 950.000 |
| 1913 . . . . . . . | 1.640.000 | 1918 . . . . . . . | 910.000 |
| 1914 . . . . . . . | 1.720.000 | 1919 . . . . . . . | 810.000 |
| 1915 . . . . . . . | 1.140.000 | 1920 . . . . . . . | 811.000 |
| 1916 . . . . . . . | 1.040.000 | 1921 . . . . . . . | 742.000 |

Les raisons de cette diminution résident dans le fait que l'extraction nickelifère ayant été intensifiée pendant la guerre il en est résulté une inflation des stocks qu'il faut maintenant dégonfler. Un million de quintaux métriques qui peuvent à eux seuls assurer pour plusieurs années encore les besoins de l'industrie mondiale attendent d'être exportés dans un moment que la crise économique rend peu favorable. En outre une révolution s'est produite dans les exportations : la Nouvelle-Calédonie a perdu la clientèle britannique qui s'est tournée entièrement vers le Canada, la clientèle allemande et celle des pays de l'Europe centrale et l'accroissement des demandes belge et japonaise ne compensent pas ces pertes. De très petites quantités seulement viennent en France.

En dépit de cette situation critique, les trois usines métallurgiques de la colonie (Société Le Nickel, Hauts-fourneaux de Nouméa, Société de Tao) continuent à travailler.

b) *Madagascar.* — Le très important gisement de Valozoro, qui est concédé à un syndicat minier a besoin de voies d'accès pour être mis en valeur. L'extraction pourra être facile et peu coûteuse par le moyen de grandes tranchées à ciel ouvert. Des chutes d'eau voisines fourniront la force hydraulique nécessaire et la forêt tous les bois utiles. Le minerai est à 4 °/₀ de nickel et peut donc être traité pour mattes comme en Nouvelle-Calédonie. — Un autre gisement a été découvert en 1917 à 25 kilomètres à l'est d'Ambatondrazaka, dans la vallée de l'Onibe. — Enfin, à 40 kilomètres au nord de Tananarive, dans le bassin de la rivière Jabo, se trouve un gisement de minerai de nickel de couleur brun foncé, rappelant le nickel « chocolat » de la Nouvelle-Calédonie. Ce minerai a une teneur de 7 °/₀ de métal. La Grande-Ile doit donc, dans l'avenir, devenir productrice de nickel, lorsque des voies de communication seront construites.

D. — Chrome. — La Nouvelle-Calédonie possède les plus riches gisements de fer chromé du monde (gisements de Thiébaghi, d'Unia, de la baie N'Go et de la Rivière des

Pirogues) tant par leur importance que par la teneur du minerai, qui contient plus de 50 °/₀ de sesquioxyde de chrome. La production annuelle, qui oscillait entre 500.000 et 800.000 quintaux métriques, est tombée à 220.000 quintaux métriques en 1921. Par suite de la crise, seule la concession de Thiébaghi est en mesure de continuer son exportation. Les 3/4 de l'exportation vont aux Etats-Unis, 1/10 vient de France.

| ANNÉES | Quintaux métriques |
|---|---|
| 1918. . . . . . . . . . . . . . | 551.770 |
| 1919. . . . . . . . . . . . . . | 464.350 |
| 1920. . . . . . . . . . . . . . | 312.800 |
| 1921. . . . . . . . . . . . . . | 228.620 |

E. — ZINC, ÉTAIN, WOLFRAM. — a) *Afrique du Nord.* — Le zinc, généralement associé au plomb, se rencontre en Algérie, à Sakamody (près d'Alger), à Guergour et au Bouthaleb (près de Sétif), à Hammam M'Bail (près de Guelma) et dans l'Ouarsenis (près d'Orléansville). Les exportations algériennes, qui étaient de 826.000 quintaux métriques en 1913, sont tombées à 279.000 quintaux métriques en 1920, par suite de la crise industrielle. — En Tunisie, on trouve la calamine dans les régions minières de Beja et de Tébessa, le zinc au sud de la Medjerda. Les dernières exportations de minerai s'élevaient à 286.000 quintaux métriques.

b) *Indochine.* — Le Tonkin possède d'importantes mines de blende et de calamine, dont la teneur en métal fin dépasse 60 °/₀ dans les régions de Tuyenquang, de Chodien, de Langhit, de Songnang et de Vanlang et de non moins considérables mines d'étain et de tungstène dans la région du Piaouac (province de Caobang). La baisse du cours des métaux en 1919 coïncidant avec la hausse des frets, a porté à ces entreprises un tort considérable. Un énorme stock de minerais (près de 620.000 quintaux métriques) s'accumulait

sur le carreau des mines et dans le port d'Haïphong. Grâce à l'aide du Gouvernement qui au 1er octobre 1921 n'avait pas distribué moins de 128.000 piastres de primes de sortie, cet énorme stock a pu être écoulé en totalité, à 40.000 quintaux métriques près. Des restrictions ont dû être apportées à la production en 1920 : c'est ainsi que les mines d'étain n'ont produit que 4.400 quintaux métriques, et les mines de zinc 72.000 quintaux métriques. La situation s'est, depuis, grandement améliorée.

Voici quelle a été, en quintaux métriques, la production des mines de zinc et d'étain, pour les six dernières années :

| EXPLOITATIONS | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mines de zinc. | 360.000 | 480.000 | 390.000 | 280.000 | 159.340 | 71.980 |
| Mines d'étain. | — | — | 5.190 | 6.140 | 4.290 | 4.380 |

F. — Cuivre. — a) *Afrique équatoriale française.* — Au Moyen Congo, de riches minerais de cuivre se trouvent dans la région de Mindouli, sur une surface de 4.000 kilomètres carrés, et dans celle de Rénéville. Les premiers gisements, seuls, donnent lieu à une exploitation qui sera grandement facilitée par la construction du chemin de fer de Pointe Noire à Brazzaville.

b) *Madagascar.* — La Grande-Ile contient de nombreux affleurements de minerai de cuivre : au nord-est, dans la région de Vohémar, un gisement, amplement prospecté, offre les plus belles promesses avec un minerai à 45 °/o de teneur métallique; dans la région d'Ambositra, à Ambatovarahina, une entreprise exploite un minerai à 12 °/o de teneur métallique, et la colonie a traité en association avec elle pour effectuer de grands travaux de reconnaissance en profondeur, afin d'établir définitivement la valeur de ce gîte ; enfin, le minerai de l'Anbango et du Bonéni pourra, sans doute, être exploité plus tard, mais il est trop disséminé pour l'être actuellement.

G. — Graphite. — a) *Madagascar.* — Cette colonie possède des gisements très puissants de graphite. 2 millions de tonnes ont été mises en vue et 8 millions de tonnes sont facilement exploitables sans descendre à plus de 100 mètres de profondeur. La colonie peut fournir 50.000 tonnes de graphite par an pendant très longtemps en ne traitant que les minerais à ciel ouvert situés dans les gneiss décomposés en surface.

L'exploitation, commencée en 1908, a bondi de 19 tonnes en 1909, à 35.000 en 1917, mais depuis, une crise grave a fait tomber la production à 4.000 tonnes en 1920. Voici le tableau des productions annuelles depuis 1915 :

| Années | Tonnes | Années | Tonnes |
|---|---|---|---|
| 1915 . . . . . . | 15.940 | 1919. . . . . . . | 4.983 |
| 1916 . . . . . . | 26.524 | 1920. . . . . . . | 4.000 |
| 1917 . . . . . . | 35.000 | 1921. . . . . . . | 6.000 [1] |
| 1918 . . . . . . | 16.000 | | |

Le graphite est une des rares matières premières pour lesquelles on peut dire qu'il y a réellement surproduction. On exploite des gisements au Canada, aux Etats-Unis, en Bohême et surtout à Ceylan : leurs produits encombrent un marché restreint du fait de la crise métallurgique générale. C'est ainsi que Madagascar n'a exporté que 6.220 tonnes en 1921, contre 14.425 tonnes en 1920 : cette mévente pèse lourdement sur la situation des mines de graphite. Le stock existant dans la colonie au 1er janvier 1922, était d'environ 20.000 tonnes. Les exploitants de Madagascar pourraient peut-être stimuler la consommation en fabriquant un produit meilleur, dépassant 85 °/₀ de carbone, dépouillé de tous corps étrangers (mica, fer, silice, etc.), offert en paillettes assez grosses et soigneusement ensaché.

1. Estimation.

b) *Diverses colonies.* — En Indochine, d'un important gisement compact, découvert près de Quang-Ngai, on a exporté, en 1919, 7.200 tonnes. — En Afrique équatoriale française, dans le Kouango et au Cameroun, dans les monts Bounbabal, existent de grosses quantités de graphite, actuellement inexploitables faute de moyens de communication.

II. — PLOMB. — a) *Afrique du Nord.* — Le plomb se trouve, en Algérie, associé au zinc dans les gîtes principaux que nous avons indiqués ci-dessus à propos de ce dernier métal. Les exportations algériennes, qui étaient en 1913 de 305.000 quintaux métriques, sont tombées en 1920 à 111.000 quintaux métriques. En Tunisie, le plomb est exploité dans la région de Béja, au sud de la Medjerda et au sud de Tunis. Les dernières exportations tunisiennes approchaient 600.000 quintaux métriques.

b) *Madagascar.* — La mine d'Ankitokazo, dans le district d'Ambilobe, est en pleins travaux de reconnaissance en profondeur. Par contre, le filon découvert à Békiady, n'a été l'objet d'aucun travail. Rien non plus n'a été fait sur les affleurements d'Ambatofangehana : l'arrivée de la voie ferrée à Antsirabé va sans doute en permettre l'exploitation.

Le plomb existe dans le nord de la Nouvelle-Calédonie, au Congo français, au Tonkin, mais il est partout difficilement exploitable dans les conditions présentes de main-d'œuvre et de transports.

I. — MANGANÈSE. — a) *Afrique du Nord.* — On a reconnu l'existence de gisements de manganèse, sous forme de gîtes filoniens en roches éruptives et de couches interstratifiées dans les calcaires. Le gisement de Djorf el Youdi, dont la teneur en métal fin est de 45 °/₀, a produit en 1919, 39.000 quintaux métriques de minerai.

b) *Colonies diverses.* — Le minerai de pyrolusite se trouve en abondance au Tonkin (Talung, Thainguyen), en Annam (Vêchinh), le minerai d'acerdèse au Tonkin (Kiênan, Vinhyên, Caobang, Ninhbinh, etc.). Il existe aussi au Congo et en

Nouvelle-Calédonie d'importants gisements de pyrolusite et d'asbolite.

J. — Antimoine. — Ce métal se rencontre au Tonkin, dans la région de Moncay, à Caobang, à Laokay, à Phu-Nho-Quan. La production est passée de 478 tonnes en 1914, à 2.244 tonnes en 1917. La baisse, sans doute provisoire, des cours a entraîné la suspension de l'exploitation.

K. — Pétrole. — a) *Afrique du Nord.* — En Algérie, des recherches actives ont été faites, depuis 1906, aux environs de Relizane et dans le Dahra, mais les résultats obtenus ont été peu satisfaisants — Au Maroc, des suintements de naphte ont été reconnus tout le long de l'arc rifain, notamment dans les régions du Fokra et du Tselfat. Au nord de Petitjean, un sondage a permis de rencontrer une couche d'huile de naphte à 90 mètres de profondeur. Jusqu'à présent, les recherches entreprises dans l'Afrique du Nord n'ont pas donné de résultats concluants.

b) *Madagascar.* — Des signes manifestes ont révélé à Madagascar la présence de gisements hydrocarburés. Des indices incontestables d'hydrocarbures, des coulées pâteuses de bitume, des grès imprégnés en bancs puissants, se rencontrent dans les terrains sédimentaires de la Grande-Ile, notamment dans la région de Morafenobe, jusqu'au cap Saint-André au nord et jusqu'à Ankavandra au sud. D'importantes recherches ont déjà été effectuées, tant par le Service des Mines de la colonie que par des sociétés privées. Des sondages ont été forés dont la profondeur cumulée dépasse 4.800 mètres: deux d'entre eux ont atteint la cote 800.

Mais la crise financière semble avoir brisé pour les entreprises privées l'élan de leurs recherches. Les sondages commencés dans la région de Folakara et dans celle de Maroboaly, n'ont pas été repris faute de capitaux. Les travaux de reconnaissance entrepris dans la région de Bemolanga, près de Morafenobé, ont apporté une précieuse contribution à l'étude de la valeur économique des gisements d'hydrocarbures à l'ouest de Madagascar. C'est à Bemolanga que com-

mencera vraisemblablement l'exploitation du pétrole à Madagascar, dont l'existence en quantité industrielle ne saurait plus être mise en doute.

L. — Phosphates minéraux. — a) *Afrique du Nord.* — L'Afrique mineure est un pays privilégié au point de vue des phosphates. Bien qu'elle n'entre pas dans le cadre de cette étude, il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur la production phosphatière de cette région, qui est et demeurera le grand centre d'approvisionnement de la métropole.

En Algérie, les principaux gisements sont ceux du Djebel Kouif, au nord-est de Tébessa (calcaires phosphatés titrant 60 °/₀ de phosphates tribasiques), de Tocqueville, près de Sétif (même teneur), de N'zaïta et de Bordj R'Dir, dans la commune mixte des Maadid (teneur approchant de 70 °/₀). Les phosphates algériens sont excellents. Les quantités exportées, qui étaient de 692.000 quintaux métriques en 1912, sont tombées à 350.000 en 1920, par suite de la crise économique.

L'exploitation des gisements de Gafsa est la richesse la plus certaine de la Régence. En 1911, alors que la production mondiale atteignait 50 millions de quintaux métriques, la part de la Tunisie était de 17 millions de quintaux métriques, soit le tiers. En 1920, les exportations se sont élevées à 11 millions de quintaux métriques.

Au Maroc, les formations phosphatées sont extrêmement étendues. Les travaux de reconnaissance exécutés dans la région d'El Boroudj à l'Oued Zem, ont démontré l'existence de couches continues d'une teneur variable, mais dépassant parfois 70 °/₀.

b) *Indochine.* — Des gisements de phosphates minéraux existent au Tonkin (dans les provinces de Langson et de Thanhhoa), et au Cambodge. Les premiers seuls sont exploités; ils ont produit en 1920, 132.000 quintaux métriques de phosphates. Les seconds ne vont pas tarder à l'être.

c) *Madagascar.* — Les gisements de phosphates de l'île Juan de Nova, connus depuis quinze ans, viennent seulement d'entrer dans la phase de grande production. D'abord consi-

dérés comme de simples dépôts de guanos sans grand intérêt, ils ont été reconnus depuis comme des bancs très importants de phosphérites provenant de la transformation des calcaires sous-jacents par la fiente des oiseaux de mer. Il existe plusieurs millions de tonnes de ces phosphates (teneur : 62 °/₀ en phosphate tricalcique) qui trouveront des débouchés dans le canal de Mozambique jusqu'au Cap, à Maurice, à la Réunion et aux Indes, sans parler, naturellement de Madagascar.

Il n'est pas impossible, par ailleurs, que dans le sud-ouest de Madagascar, on découvre, dans le terrain tertiaire éocène inférieur, des gisements de phosphates semblables à ceux de l'Afrique du Nord.

M. — Mica. — Les provinces du sud de Madagascar (Fort-Dauphin, Betroka, Tuléar) produisent de magnifiques micas. Les exportations ont passé de 50 tonnes en 1920, à 140 tonnes en 1921, soit une différence, en valeur, de 2 millions de francs approximativement. Les exploitations de mica sont actuellement les meilleures affaires minières de la colonie. Elles ont provoqué un véritable emballement : les demandes de bornage abondent, révélant une sorte de fièvre de mica.

N. — Pierres précieuses. — a) *Indochine*. — Une colonie birmane, établie à Phailin (province de Battambang, Cambodge) exploite des mines de saphirs, qui produisent les belles pierres connues sous le nom de saphirs d'Orient. En 1920, la production recensée (c'est-à-dire portant sur les pierres d'un poids unitaire moyen de quatre carats), a été de 3.413 carats d'une valeur de 360.000 francs. L'exportation se fait par Chantaboun et Bangkok.

Au Laos, on signale de nombreux gisements de pierres précieuses.

b) *Madagascar*. — La Grande-Ile est privilégiée au point de vue des pierres précieuses. En 1921, il a été exporté 281 kilogr. 500 de pierres précieuses de première catégorie, destinées à la joaillerie, et 7.371 kilogrammes de pierres de deuxième catégorie, employées pour l'ornementation et la

pivoterie. On exploite surtout dans les régions de Tsaratanana et d'Ankazobé, les béryls verts, bleus (aigues-marines) bleus foncés, et roses (morganites); à Anjanabonona, les tourmalines (rubellites); dans les régions du Marolambo, de Fianarantsoa, les grenats; dans les provinces du sud (Betroka, Tuléar et Fort-Dauphin) les grenats industriels dont les gisements sont les alluvions des affluents de l'Onilahy, qui en contiennent des quantités considérables. On trouve encore des zircons fins, des diopsides de couleur verte, des scapolites d'un beau jaune clair, des orthoses d'une jolie couleur jaune citron, mais malheureusement trop tendres, des opales nobles et communes, des topazes incolores et des améthystes.

Bien qu'on ne puisse les considérer comme des pierres précieuses, c'est le lieu ici de parler des corindons-émeris, qui donnent lieu à un important commerce. On rencontre dans les micaschistes de Madagascar de beaux cristaux opaques de corindons-émeris. L'extraction en est rudimentaire. L'indigène glane à la surface ces cristaux, les débourbe et les vend : il ne creuse que rarement de petites tranchées de 2 à 3 mètres de profondeur. Voici le tableau des productions depuis 1915 :

| ANNÉES | Tonnes | ANNÉES | Tonnes |
|---|---|---|---|
| 1915 . . . . . . . . | 327 | 1919 . . . . . . . . | 812 |
| 1916 . . . . . . . . | 914 | 1920 . . . . . . . . | 522 |
| 1917 . . . . . . . . | 734 | 1921 . . . . . . . . | 285 |
| 1918 . . . . . . . . | 178 | | |

Les quantités produites ont constamment baissé depuis 1919, sans doute à cause de la crise mondiale.

Cette rapide revue montre suffisamment que la France peut trouver, dans son empire colonial, tous les métaux que travaille son industrie. Mais il faut les mettre à sa portée, et c'est pourquoi il convient de construire routes et voies ferrées et d'aménager fleuves et canaux.

10° *Riz.*

| QUANTITÉS et valeurs | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques.. | 1913 . . | 415.777 | 2.205.409 | 2.621.186 |
| | 1919 . . | 880.907 | 708.151 | 1.598.058 |
| | 1920 . . | 203.650 | 696.117 | 899.767 |
| Francs. . . . . . | 1913 . . | 8.371.884 | 56.914.914 | 65.286.798 |
| | 1919 . . | 215.792.375 | 173.916.478 | 389.708.853 |
| | 1920 . . | 40.899.493 | 139.204.868 | 180.104.361 |

Le coefficient d'augmentation, provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change, est de 9,72 en 1919 et de 8,37 en 1920.

Pour ce produit, l'état de nos importations est anormal. En 1913, nous importions 4/5 de nos colonies, 1/5 de l'étranger ; en 1919, nos colonies ne nous fournissaient même plus la moitié de notre consommation, proportion qui est, toutefois, remontée aux trois quarts en 1920. Or, notre merveilleuse Cochinchine, le second pays exportateur de paddy du monde après la Birmanie, est en mesure de satisfaire intégralement et sans effort à tous nos besoins. En voici pour preuve la statistique [1], depuis vingt ans, de ses exportations de riz, sous toutes ses formes (riz blanc 68,6 °/₀ de l'exportation, brisures 12,4 °/₀, farines 7,8 °/₀, paddy 7 °/₀, riz cargo 4,2 °/₀).

1. Renseignements fournis par l'Administration des Douanes de l'Indochine.

| ANNÉES | Quintaux métriques | ANNÉES | Quintaux métriques |
|---|---|---|---|
| 1901 . . . . . . . | 9.124.340 | 1912 . . . . . . . | 8.171.730 |
| 1902 . . . . . . . | 11.156.010 | 1913 . . . . . . . | 12.868.040 |
| 1903 . . . . . . . | 6.760.190 | 1914 . . . . . . . | 14.189.680 |
| 1904 . . . . . . . | 9.656.070 | 1915 . . . . . . . | 13.732.390 |
| 1905 . . . . . . . | 6.220.370 | 1916 . . . . . . . | 13.453.590 |
| 1906 . . . . . . . | 7.404.840 | 1917 . . . . . . . | 13.667.480 |
| 1907 . . . . . . . | 14.281.210 | 1918 . . . . . . . | 16.197.150 |
| 1908 . . . . . . . | 12.340.030 | 1919 . . . . . . . | 9.668.610 |
| 1909 . . . . . . . | 10.958.550 | 1920 . . . . . . . | 11.855.230 |
| 1910 . . . . . . . | 12.696.160 | 1921 . . . . . . . | 17.204.170 |
| 1911 . . . . . . . | 6.584.530 | | |

La comparaison des moyennes quinquennales montre que les sorties de riz de l'Indochine sont en progression constante depuis vingt ans :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Moyenne quinquennale | 1901-1905 . . | 8.583 400 | quint. | métr. |
| — — | 1906-1910 . . | 11.535.960 | — | — |
| — — | 1911-1915 . . | 11.509.270 | — | — |
| — — | 1916-1920 . . | 12.974.410 | — | — |

Les exportations d'Indochine tendent à se rapprocher de celles de Birmanie, qui s'élèvent de 18 à 19 millions de quintaux métriques.

La production annuelle, dans les cinq pays de l'Union indochinoise, se répartit approximativement de la façon suivante :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cochinchine . . . . . | 20.000.000 | quint. | métr. |
| Cambodge . . . . . . | 6.500.000 | — | — |
| Tonkin . . . . . . . | 20.000.000 | — | — |
| Annam . . . . . . . | 12.000.000 | — | — |
| Laos . . . . . . . . | 2.250.000 | — | — |
| Total . . . . | 60.750.000 | — | — |

La plus grande partie des exportations vient de Cochinchine (90 °/₀). 1 million 1/2 à 2 millions de quintaux métriques viennent du Cambodge et 1 million du Tonkin. Avant la guerre, la France et les colonies françaises absorbaient près du quart du riz exporté d'Indochine, mais cette proportion a fortement diminué depuis 1914 et n'atteint maintenant que 8,6 °/₀. Actuellement, c'est sur les entrepôts de Hong-Kong (43,8 °/₀), sur Java (21,9 °/₀), Singapore (7,3 °/₀) et le Japon (6,2 °/₀) que s'exportent surtout nos riz indochinois.

La hausse du change de la piastre est seule responsable du ralentissement des importations de riz indochinois en France. Le change de la piastre, beaucoup plus élevé que celui de la roupie, a favorisé les importations de riz birman. Avec la baisse continue de la piastre qui, parvenue jusqu'à 17 francs en 1920, oscille maintenant autour de 7 francs, et avec la hausse simultanée de la roupie qui suit, avec une légère prime, les cours de la livre sterling, la situation va se trouver retournée en faveur de notre colonie d'Extrême-Orient.

Dans les rizières basses, périodiquement inondées, dans les rizières hautes, artificiellement irriguées et dans les rizières de montagne arrosées seulement par les eaux de pluie, on cultive quatre variétés de riz: « dura » (riz dur), « glutinosa » (riz gluant), « fluitana » (riz flottant), « montana » (riz de montagne). Le rendement moyen à l'hectare est peu élevé. S'il atteint 3.500 kilogrammes dans l'ouest de la Cochinchine, il n'est que de 1.600 kilogrammes pour les rizières à une récolte, et de 2.700 kilogrammes pour les rizières à deux récoltes au Tonkin et dans le Nord-Annam, et seulement de 900 kilogrammes au Cambodge. C'est sensiblement la moyenne de la Birmanie (1.700 kilogrammes à l'hectare), mais c'est un rendement bien inférieur à ceux des rizières de Java (2.200 kilogrammes), des Etats-Unis (2.400 kilogrammes), du Japon (4.300 kilogrammes) et d'Italie (5.800 kilogrammes).

L'emploi du riz devra être vulgarisé. C'est un produit ali-

mentaire très nutritif, dont la consommation largement développée soit en grains, soit en farine (panifiable en mélange avec celle de froment) [1], permettrait de combler une partie de l'insuffisance de notre production de céréales.

On a fait aux riz indochinois le reproche de manquer d'homogénéité, défaut qui, tout en ne leur enlevant rien de leur valeur alimentaire, les déprécie au point de vue de leur emploi industriel et commercial et leur fait préférer, par la clientèle européenne, les riz très homogènes de Java, d'Espagne, d'Italie ou de la Caroline.

Nos riz indochinois arrivent, en effet, mélangés sous les meules des rizeries chinoises de Cholon. Variétés à gros grains (type Gocông), variétés à grains allongés et aplatis (type Vinh-Long) et variétés à grains allongés et cylindriques (type Baixau) sont traitées en même temps ; il en résulte forcément une décortication imparfaite, de même qu'un pourcentage considérable de brisures et de farines. Les Chinois ne changeront pas leur manière de procéder ; il leur faudrait, pour améliorer commercialement le produit, moderniser leur outillage et leurs moyens d'achat et de transport ; d'autre part, ils ont le placement assuré en Extrême-Orient des sortes alimentaires inférieures.

Cela est d'autant plus regrettable qu'on a démontré, à plusieurs reprises déjà, que nos paddys indochinois, préalablement triés et convenablement usinés, donnent des sortes commerciales rivalisant avec les plus belles sortes de Java et de Birmanie. Des échantillons de riz blanc envoyés à l'Institut colonial de Marseille ont été cotés à de hauts prix. Il faut donc, pour faire accepter désormais sur le marché français nos riz au même titre que les sortes actuellement préférées : 1° améliorer le grain dans la rizière, de façon à obtenir des variétés constantes et à grand rendement ; 2° perfectionner

1. Vœu émis par la Section des Produits d'alimentation du Conseil économique du Conseil supérieur des colonies dans sa séance du 7 avril 1922 : « La Section... émet le vœu que l'addition de la farine de riz à la farine de froment soit autorisée pour la panification, dans les mêmes conditions que celle de la farine de fèves. »

l'usinage en opérant, avant le décorticage, les triages nécessaires et en employant un outillage moderne en rapport avec les exigences commerciales.

La production rizicole de l'Indochine n'a pas acquis l'importance à laquelle elle peut légitimement prétendre. Pour la développer, trois moyens sont à envisager.

C'est, en premier lieu, l'extension des superficies cultivées. En Cochinchine beaucoup de terres très convenables à la culture du riz ne sont pas encore mises en valeur, faute d'une main-d'œuvre suffisante et d'une appropriation hydraulique indispensable. Le défaut de main-d'œuvre pourra être pallié par la motoculture et l'aménagement de canaux donnera une irrigation méthodique qui portera remède aux excès de sécheresse et aux risques d'inondation.

En deuxième lieu, l'amélioration de la qualité devra être poursuivie en même temps que celle de la quantité. Ce problème est étudié par le laboratoire de sélection des riz de Saïgon et la station rizicole de Cantho. On est en droit d'attendre d'excellents résultats principalement de la mise en culture de semences issues de lignées pures et pédigrées. Ces établissements ont déjà obtenu la variété Huêky, que l'on développe de plus en plus, et qui a trouvé le meilleur accueil sur les marchés européens.

Enfin, en troisième lieu, le perfectionnement industriel ne peut être envisagé que par la création de rizeries européennes et l'installation de rizeries régionales. Depuis trois ans, une grande maison indochinoise s'est engagée dans cette voie et a créé deux grandes sociétés : l'une, la Société des rizeries d'Extrême-Orient, au capital de 25 millions de francs, et l'autre, la Société des rizeries d'Indochine, au capital de 2 millions de francs, la première en Cochinchine, la seconde au Tonkin. De plus, une usine a été créée à Bacliêu, par un colon, M. Gressier, qui produit des riz sélectionnés. Cet effort devra être poursuivi, mais il ne relève pas que de l'Indochine : il dépend aussi des capitaux français.

11° *Bois*.

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 20.219.050 | 109.520 | 20.328.570 |
| | 1919 | 8.108.850 | 100.260 | 8.209.110 |
| | 1920 | 12.577.510 | 127.480 | 12.705.190 |
| Francs | 1913 | 205.014.811 | 5.037 439 | 210.052.250 |
| | 1919 | 356.130.473 | 9.588.650 | 365.719.123 |
| | 1920 | 865 223.552 | 15.449.250 | 880.672.802 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 4,45 en 1919 et de 6,93 en 1920.

Sans doute, une partie de ces importations s'adresse à des essences que nos colonies ne produisent pas, notamment aux résineux du Nord, dont on trouve, d'ailleurs, de bons succédanés parmi nos bois d'Afrique; mais pour une large part elles viennent des Etats-Unis et du Mexique. Quand on possède des domaines forestiers aussi vastes que ceux de l'Afrique équatoriale, de la Côte d'Ivoire, de la Guyane et de l'Indochine, c'est une situation qui doit prendre fin.

Alors que nos importations de 1920 se trouvent réduites par rapport à celles de 1913, par suite de l'élévation des prix de vente, nous devons prévoir, au contraire, pour les années à venir, des importations supérieures à celles de 1913. D'une part, il nous faut des bois en quantités considérables pour reconstituer nos régions dévastées, pour reconstruire 500.000 maisons détruites, pour remettre en état mines et voies ferrées, pour refaire notre flotte fluviale et maritime. D'autre part, nos forêts françaises se trouvent épuisées par cinq années de guerre. Par le jeu opposé de l'augmentation inévitable de nos besoins et de la reconstitution indispensable des réserves forestières de la métropole, allons-nous

payer à l'étranger pendant dix ans un tribut d'un milliard par an?

Nos forêts coloniales couvrent 90 millions d'hectares (deux fois la superficie de la France) dont 60 millions dans nos colonies de l'Atlantique, les seules auxquelles on a l'intention de faire appel pour le bois d'œuvre, les autres étant trop éloignées et les frets actuellement trop coûteux. Les évaluations auxquelles on est parvenu pour la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Cameroun et la Guyane indiquent des réserves pratiquement illimitées pourvu que soit assurée la régénération des bonnes essences.

Or, les bois d'Europe et d'Amérique ont quadruplé de prix, tandis que les bois coloniaux coûtent très peu. Pendant la guerre l'Etat a payé le bois aux colonies 70 francs le mètre cube débité rendu sur port d'embarquement. En y ajoutant 80 francs de fret par mètre cube, on obtient un prix de revient maximum de 150 francs par mètre cube débité rendu en France, inférieur de beaucoup à celui qui est actuellement payé pour les bois étrangers.

Sur ces bases certaines, les grands réseaux français ont constitué récemment un puissant consortium en vue d'exploiter notre forêt tropicale et de se procurer les bois pour les traverses et le matériel roulant. On est heureux de signaler une entreprise de cette nature. Puisse-t-elle servir d'exemple à nos manufacturiers du coton!

L'ère de la grande exploitation de la forêt tropicale est ouverte. Jusqu'ici, faute de moyens adéquats, on n'en avait guère tiré que des bois précieux (acajou, teck, ébène, palissandre) dont le prix élevé laissait de beaux bénéfices. Encore étions-nous si peu avertis de nos ressources en bois précieux que nous avons acheté, pendant la guerre, en Amérique, pour le service aéronautique, des bois d'acajou qui venaient de la Côte d'Ivoire! C'est ainsi que nos statistiques accusent de fortes importations étrangères de bois exotiques.

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913. . . | 1.284.940 | 360 880 | 1.645.820 |
| | 1919. . . | 320.410 | 162.930 | 483.340 |
| | 1920. . . | 786.850 | 313.760 | 1.100.610 |
| Francs | 1913. . . | 19.125.148 | 6.814.238 | 25.939.386 |
| | 1919. . . | 35.358.000 | 17.600 250 | 52.958.250 |
| | 1920. . . | 100.520.770 | 33.620.450 | 134.141.220 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change, est de 6,97 en 1919 et de 7,70 en 1920.

Ces bois précieux nous devons les trouver intégralement dans notre domaine d'outre-mer. Ici aussi, il n'est que de vouloir.

Le Ministère des Colonies, en ce qui le concerne, s'est préoccupé depuis quatre ans de chercher les solutions pratiques du problème de la fourniture des bois coloniaux à la métropole.

Une raison très sérieuse du défaut d'emploi des bois coloniaux était l'ignorance dans laquelle se trouvaient à leur égard nos commerçants et les exploitants coloniaux eux-mêmes.

On ne savait quel nom donner exactement à chaque espèce, car le fouillis de la nomenclature africaine est inimaginable, et il était à peu près impossible de s'y reconnaître au milieu d'appellations indigènes qui, pour une même essence, varient souvent plusieurs fois, dans un rayon de quelques kilomètres.

Il existait bien déjà des études botaniques très sérieuses de la flore forestière de la Côte d'Ivoire et du Gabon, entreprise par M. Pierre, le R. P. Klaine, le professeur Lecomte et M. Auguste Chevalier ; mais il restait à compléter quelques lacunes pour des espèces industrielles, peu remarquées jusqu'alors au point de vue scientifique ; et il fallait surtout ne pas se perdre dans les virtuosités de chercheurs d'essences

inédites. Enfin on ne possédait rien de définitif sur les flores forestières du Cameroun et de la Guyane.

En 1917, grâce à l'énergique impulsion de M. le général de division Chevalier, directeur du Génie, et de M. Boutteville, inspecteur général des Travaux publics des Colonies, les Ministres de la Guerre, de l'Armement et des Colonies, se mirent d'accord pour envoyer à la Côte d'Ivoire, au Cameroun et au Gabon une mission d'études composée de blessés de guerre ou d'évacués du front français dont on confia la direction à un technicien, inspecteur des Eaux et Forêts.

Ce fut la mission Bertin qui dressa en quelque sorte l'état-civil des essences africaines et acheta les premiers stocks utilisés par la guerre.

Mais il ne suffisait pas d'identifier ces essences et de les baptiser, il était encore indispensable d'étudier leurs propriétés physiques ainsi que leur valeur industrielle et commerciale.

Les échantillons intéressants rapportés par la Mission forestière coloniale furent donc soumis en France à des essais physiques et mécaniques qui en ont déterminé toutes les caractéristiques : densité, dureté, résistance à la flexion, à l'écrasement, à la fente, essais à la scie, à la toupie, au rabot, passage à l'étuve, bref, toutes les épreuves permettant de se rendre compte de leurs qualités pratiques.

Ces essais ont été effectués au laboratoire du Conservatoire des Arts et Métiers et au Jardin colonial. Leurs résultats ont été soumis à l'examen d'une Commission spéciale composée de personnalités particulièrement compétentes en cette matière, comprenant les représentants des diverses administrations, compagnies ou syndicats intéressés.

Sur la proposition de M. l'inspecteur des Forêts Bertin, convaincu de la nécessité de présenter une nomenclature simple remplaçant les précédentes classifications inaccessibles aux praticiens, cette commission a retenu, parmi les nombreuses essences cataloguées, une quarantaine d'espèces qui représentent environ les trois quarts des peuplements forestiers des districts parcourus par la mission et qui semblent

particulièrement aptes aux usages industriels. Ces bois ont été répartis en sept catégories correspondant aux principales applications industrielles.

Les bois coloniaux n'ont pas seulement été étudiés au laboratoire où leurs coefficients de résistance sont excellents ; ils ont fait leur preuve de solidité et de durée : aux colonies, dans nombre de constructions indigènes ou européennes, et en France même où on a fait une expérience par l'édification, en 1916, à Bordeaux, place Latule, d'une baraque en bois coloniaux de dix essences très inférieures, y compris les deux plus légères d'Afrique : parasolier et fromager. Cette baraque, qui a servi de bureau au Service de la liquidation des stocks, est demeurée en excellent état de conservation. Elle vient seulement d'être démolie, la ville de Bordeaux ayant besoin du terrain occupé, et l'acquéreur des matériaux a pu constater que tous les bois à l'exception du fromager, sont encore en excellente condition. Ces essences inférieures ont donc fait preuve de toutes les qualités requises pour les bois d'œuvre.

De son côté, le Ministère des Régions libérées a passé avec des exploitants de forêts coloniales des commandes directes qui sont en cours, mais l'importance de ces commandes est loin d'atteindre des chiffres réellement intéressants au point de vue de l'exploitation des forêts coloniales.

A la vérité, si la France veut tirer parti de l'admirable richesse de ses sylves coloniales, il convient de mettre méthodiquement en œuvre un ensemble de mesures propres à favoriser le développement de l'exploitation forestière coloniale et l'emploi industriel de ces bois en France.

Parmi ces mesures figurent notamment : la continuation des études techniques et des essais mécaniques et pratiques entrepris depuis plusieurs années sur les bois coloniaux ; la vulgarisation de ces bois par la distribution d'échantillons appropriés aux groupements industriels susceptibles de les utiliser ; la distribution de brochures de propagande ; l'introduction des bois coloniaux dans les séries de prix des diverses administrations et groupements professionnels ; la revision

de la réglementation forestière coloniale de manière à l'adapter à l'exploitation industrielle des bois d'œuvre, laquelle, jusqu'à ce jour, n'a été que tout à fait exceptionnelle; l'adoption des mesures propres à la protection et à la régénération de la forêt coloniale, qu'une exploitation intensive ne tarderait pas à dévaster si des dispositions spéciales n'étaient pas prises, etc...

L'ensemble de ce programme doit être poursuivi avec méthode et persévérance par des fonctionnaires présentant toute la compétence technique voulue.

Il a donc paru indispensable de créer, au Ministère des Colonies, un organisme spécial à la tête duquel serait placé un technicien, et qui serait rattaché à la Direction des services économiques.

Jusqu'à la fin de 1919, cet organisme avait été créé à l'Inspection générale des bois, qui s'était vue rattachée successivement aux Ministères de la Guerre, de l'Armement, de la Reconstitution industrielle, des Régions libérées et de l'Agriculture. C'est évidemment au Ministère des Colonies qu'après tant de mutations l'organisme chargé de l'étude des bois coloniaux, doit se stabiliser; aussi, dans le budget du Ministère des Colonies, pour l'exercice 1921, a-t-on prévu un premier crédit de 100.000 francs pour la constitution du service spécial qui, sous la direction d'un fonctionnaire compétent, doit mener à bien le programme dont on a esquissé ci-dessus les grandes lignes.

Quelles sont les ressources forestières de nos diverses colonies ?

A. — Afrique du Nord. — Si nos établissements de l'Afrique du Nord ne présentent qu'un intérêt des plus secondaires au point de vue forestier, on ne peut passer sous silence la production de liège de l'Algérie. Les chênes-lièges sont particulièrement abondants dans le département de Constantine et relativement rares en Oranie. L'Algérie produit annuellement 400.000 quintaux métriques de liège, dont 300.000 à 350.000 quintaux étaient avant la guerre exportés principale-

ment en Russie, en Allemagne, en Autriche, en Belgique, aux Pays-Bas, en Espagne et aux Etats-Unis. Cette exportation est tombée, en 1920 à 20.000 quintaux métriques.

Les forêts de la Régence couvrent pour leur part une superficie de 400.000 hectares et sont constituées surtout de chênes-lièges.

B. — Afrique occidentale française. — De vastes régions y souffrent de l'absence de massifs boisés, mais la forêt dense s'étend sur la basse Côte d'Ivoire (12 millions d'hectares), en Guinée, dans le Haut-Sénégal, la Casamance et la haute Gambie, ainsi que dans les basses régions du Dahomey.

Cette forêt est incomplètement connue. On y exploite surtout l'acajou et les bois précieux, c'est-à-dire à peine un arbre sur cent. Dans ces conditions, il est difficile d'organiser économiquement les transports pour le débardage des billes. Sur la côte, le phénomène de la barre rend onéreux l'embarquement des bois.

Il faut pousser activement la reconnaissance des massifs, encourager l'usage local des bois d'œuvre, et l'installation des scieries mécaniques. On devra ensuite curer les rivières pour améliorer le flottage des bois et créer un outillage pratique pour l'embarquement. L'exploitation pourra s'étendre alors de proche en proche et porter sur tous les bois d'œuvre.

Le bas Sénégal et la Mauritanie ont un régime désertique. Des reboisements doivent y être entrepris après une étude méthodique des essences appropriées au sol et au climat. Des essais de filaos ont donné des arbres de bonne venue dans le sol aride des dunes surtout au bord des marais. Sous l'influence du boisement, les régions cotières entre Dakar et Saint-Louis, aujourd'hui coupées de dunes et de marais, deviendront rapidement riches et prospères.

C. — Afrique équatoriale française. — C'est par excellence la colonie du bois; la forêt dense couvre au moins 25 à 30 millions d'hectares dans le Gabon (Mayombe) et le Moyen-Congo, mais les massifs y sont mal connus et incom-

plètement exploités. L'aire géographique de l'okoumé s'étend, au nord du Gabon, depuis le Rio Muni jusqu'au sud de Mayoumba. D'autres essences sont fort appréciées, et la forêt, percée de nombreux fleuves et de vastes lagunes, offre des facilités exceptionnelles pour l'exploitation. L'embarquement des bois est facile dans les rades bien abritées de Muni, de Libreville et de Port-Gentil.

Un effort doit être fait pour reconnaître complètement la forêt et pour organiser rationnellement la production des bois d'œuvre.

D. —. Indochine. — C'est la seule de nos colonies qui ait organisé un véritable service forestier comprenant un cadre de techniciens spécialisés. Mais ce cadre est insuffisant. Il a étendu son action sur 600.000 à 700.000 hectares de forêts, parmi les 25 millions d'hectares couverts de végétation forestière ou de bambous; mais quelques milliers d'hectares à peine ont été l'objet d'un aménagement normal et d'une exploitation rationnelle.

Il existe, du moins, des stations d'expérience et des « séries » forestières de coupes « assises » suivant les règles élémentaires de la sylviculture, avec réserves de porte-graines, dégagements de semis et éclaircies des peuplements en croissance.

L'industrie locale des bois est prospère et l'exploitation trouvera, en outre, des débouchés assurés dans les îles de la Sonde, et surtout en Chine méridionale, où une population très dense consomme beaucoup de bois.

E. — Madagascar. — Avec ses 9 ou 10 millions d'hectares de forêts ou de landes boisées, Madagascar devrait approvisionner en bois d'œuvre l'Afrique du Sud où l'industrie réclame beaucoup de matière ligneuse, mais les incendies, les abus de pâturage, les défrichements inconsidérés, ont déjà réduit singulièrement les possibilités ; il est grand temps d'établir un inventaire sérieux, et de protéger efficacement les grands massifs montagneux de la partie orientale de l'île, puisque les forêts de l'ouest ont complètement disparu, faute

de crédits pour l'organisation d'une surveillance forestière et d'une protection indispensable.

F. — Guyane. — Cette petite colonie est presque entièrement boisée sur 7 millions d'hectares. Depuis longtemps le bois de rose et la gomme de balata y sont activement recherchés. On vient de dresser l'inventaire des principales essences forestières et de classer les bois d'œuvre guyanais en catégories industrielles. Des reconnaissances forestières seront utilement organisées dans nos colonies équatoriales d'Amérique, en répartissant les frais entre la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, dont les intérêts forestiers se trouvent liés, puisque la Martinique achète beaucoup de bois étrangers que nos colonies voisines devraient lui fournir.

La question des bois coloniaux nous conduit, naturellement, à la question du papier et des pâtes de cellulose.

### 12° *Pâtes de cellulose.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913. . . | 4.648.782 | 702 | 4.649.484 |
| | 1919. . . | 2.753.630 | 27 | 2.753.657 |
| | 1920. . . | 3.611.060 | 490 | 3.611.550 |
| Francs | 1913. . . | 67.398.683 | 5.616 | 67.404.299 |
| | 1919. . . | 208.936 145 | 2.250 | 208.938.395 |
| | 1920. . . | 508.157.080 | 83.300 | 508.240.380 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change, est de 5,36 en 1919 et de 9,75 en 1920.

Si nous subissons dans toute sa rigueur les effets d'une crise du papier, nous ne pouvons nous en prendre qu'à nous-mêmes.

Nous nous adressons actuellement à des pays froids, à végétation lente (Suède, Norvège, Danemark) dans lesquels

la production de matière première est subordonnée à l'abattage de la forêt et est par suite faible, en comparaison de ce que l'on peut obtenir de la végétation luxuriante et sans cesse renouvelée des régions tropicales. N'est-ce pas profondément illogique, surtout quand notre monnaie perd chez nos fournisseurs de 50 à 75 °/₀ sur sa valeur au pair ?

Cette question, et l'examen des solutions possibles que les colonies sont susceptibles d'apporter au problème qui tourmente si justement la presse et l'édition française, ont fait l'objet, au Ministère des Colonies, d'un ensemble d'études et d'échanges de vues, d'une part, avec le laboratoire du Jardin colonial de Nogent, les autres laboratoires coloniaux de la métropole et les agences économiques coloniales et, d'autre part, avec le Ministère du Commerce, celui de l'Instruction publique et bon nombre d'industriels ou spécialistes en la matière.

Le Département des Colonies a réuni et fourni aux intéressés une documentation abondante sur cette question, qui depuis longtemps a été mise à l'étude. Dès 1907, le Jardin colonial a entrepris sur l'utilisation des matières coloniales propres à l'utilisation du papier des recherches attentivement conduites. Mais c'est surtout depuis 1916 que cet emploi des matières coloniales pour le papier, qui n'intéressait personne en France avant la guerre à cause du bas prix des substances similaires fournies par l'étranger, a donné lieu, en raison des difficultés d'obtenir ces matières mêmes à des prix élevés, à toute une série d'actives études, reprises et poursuivies à la fois par le Jardin colonial, le Service technique des bois coloniaux, les agences économiques de l'Indochine et de l'Afrique occidentale, M. Crolard, député, président du syndicat des fabricants de papier en France, et M. Heim, sur les plantes coloniales propres à la fabrication du papier.

Sur l'urgence et la gravité du problème, d'abord, il est inutile d'insister. Avant la guerre, la France importait, nous l'avons vu, pour ses besoins en papier, 465.000 tonnes de pâtes chimiques ou mécaniques, représentant alors une va-

leur de plus de 67 millions de francs. Depuis la guerre, nous avons importé, en 1920, par exemple, 361.000 tonnes de pâtes chimiques ou mécaniques, d'une valeur de 508 millions de francs. Ainsi, pour des importations bien inférieures en quantité, à celles d'avant-guerre, nous avons payé 441 millions de plus.

La situation ne saurait s'améliorer profondément si toutes choses restent en l'état, c'est-à-dire si une offre plus considérable et nouvelle de matière première ne vient pas répondre à une demande qui ne faiblit pas. Cette demande, en ce qui touche la matière première *bois*, va même en augmentant pour des utilisations diverses, qui sont la conséquence de la guerre.

Il est donc nécessaire de trouver et d'exploiter d'autres sources de matières, de jeter sur le marché de nouveaux approvisionnements. Où les chercher ?

On a songé naturellement aux colonies. Presque toutes, en effet, produisent en quantités plus ou moins considérables des matières propres à l'industrie du papier. Mais il faut voir pratiquement les choses. L'utilisation industrielle de ces produits constitue un problème plus complexe qu'il ne semble paraître de prime abord, et se heurte à des difficultés qui ne peuvent être résolues que par une étude méthodique des conditions de production et des possibilités d'exploitation de chacun d'eux, ainsi que par des essais de laboratoire, permettant de déterminer exactement la valeur et le rendement de chaque produit.

Si toutes nos colonies, et spécialement l'Indochine, possèdent une flore très riche d'un grand nombre d'espèces susceptibles d'être utilisées pour la fabrication de la pâte à papier, ce serait une erreur de croire que toutes indistinctement peuvent concourir à résoudre la crise du papier. On ne doit pas, en effet, perdre de vue — ce que semblent ignorer les auteurs de nombreux articles publiés dans la presse française, parfois même dans des revues techniques que l'on pourrait croire mieux averties — que s'il est possible et même souvent avantageux de procéder, pour la fabrication

du papier, au mélange de pâtes d'origines différentes et obtenues les unes chimiquement, les autres mécaniquement ; en aucun cas les matières premières ne peuvent être mélangées, chacune doit être traitée à part et à l'aide de procédés appropriés.

Pour apporter un concours pratique, certain, efficace, à la solution du problème « papier », il faut savoir choisir et porter le regard et l'effort sur les colonies qui présentent naturellement des peuplements végétaux homogènes, d'un accès facile, où peuvent aisément s'installer et travailler des usines de fabrication de pâtes.

C'est à la détermination de ces points principaux d'approvisionnement que le Département des Colonies s'est employé.

Quels sont-ils ?

A. — Indochine. — Si l'Union indochinoise s'indique au premier rang, c'est que déjà il existe là quelque chose qui est créé, qui fonctionne, qui donne des résultats. C'est l'utilisation du bambou pour la fabrication de la pâte chimique et même du papier. Les journaux du Tonkin et le *Journal officiel* de l'Indochine s'impriment sur du papier fabriqué au Tonkin.

Il existe dans diverses régions de notre colonie d'Asie de très vastes peuplements, susceptibles d'alimenter largement l'industrie du papier, surtout si l'on a soin de les soumettre à un système de coupes rationnelles, de telle sorte que chaque fabrique puisse compter sur une production indéfiniment renouvelable.

Grâce aux efforts de la Société des papeteries d'Indochine, l'utilisation du bambou est entrée dans la voie des réalisations pratiques, et l'Indochine est actuellement la seule colonie française où l'on fabrique de la pâte et du papier ; c'est aussi le seul pays au monde où l'on utilise avec succès le bambou dans ce but. Les Japonais, qui ont fait des essais dans le même sens, n'ont pas obtenu jusqu'ici des résultats satisfaisants ; les Anglais commencent seulement à installer en Birmanie des usines analogues.

L'usine de la Société des papeteries d'Indochine est située à Viétry, et sa création remonte à 1912. Elle fabrique actuellement 3.000 tonnes par an d'une excellente pâte de bambou, et sa production annuelle pourrait être facilement augmentée. La même société possède à Dap-Cau une papeterie qui utilise le tiers de la production de l'usine de Viétry pour fabriquer le papier nécessaire aux besoins locaux.

Jusqu'ici, la Société des papeteries d'Indochine était tributaire du Japon pour les produits chimiques nécessaires à sa fabrication : la soude et le chlorure de chaux. Mais cette Société vient de se lier avec la Société industrielle de chimie d'Extrême-Orient qui construit à Haïphong une usine pour traiter le sel marin par électrolyse, et obtenir, dans la même opération, la soude et le chlorure de chaux. Cette usine fonctionne actuellement, et désormais le pourcentage des produits chimiques, dans le prix de revient de la pâte, n'est plus que de 15 °/₀ au lieu de 50 °/₀, ce qui contribuera à rendre possible une exportation régulière sur la métropole.

Après le bambou, il faut noter, parmi les autres matières végétales propres à la fabrication de la pâte à papier et qui existent en Indochine en très grandes quantités, la paille de riz, et le « tranh » ou herbe à paillottes, qui couvre de vastes espaces de brousse.

La Société des papeteries d'Indochine a essayé d'utiliser ces deux plantes, et des essais ont été également effectués à l'Ecole de papeterie de Grenoble, sur l'initiative de l'Agence économique de l'Indochine.

Le « tranh », spécialement, pourra constituer un jour une source importante de matière première pour la fabrication de la pâte à papier, et, en raison de sa rusticité et de la facilité avec laquelle il se propage, ses peuplements pourront, moyennant quelques précautions, supporter une exploitation régulière et prolongée.

En Indochine encore, on poursuit activement des études pour l'utilisation des vastes peuplements de conifères qui

couvrent dans la colonie des milliers de kilomètres carrés, au Langbian, au Tranninh et au Cammon.

Si le résultat en était favorable, l'Indochine aurait une importante réserve de matière première pour pâte de cellulose mécanique, réserve d'autant plus précieuse que les nombreux cours d'eau de la région, du Langbian notamment, coupés de rapides ou de chutes, en permettraient l'exploitation dans les meilleures conditions.

B. — Afrique équatoriale française. — Il y a au Gabon une admirable matière à papier, le « papyrus cyperus », qui forme des peuplements suffisamment étendus, denses et homogènes, pour constituer l'approvisionnement régulier d'une industrie de papeterie. La région du bas Ogooué est particulièrement bien pourvue en papyrus. D'accord avec la colonie, le Jardin colonial a pu entreprendre récemment avec le concours de l'Ecole française de papeterie de Grenoble, au moyen d'un approvisionnement de tiges sèches de papyrus, une étude chimique, anatomique, industrielle et économique du papyrus congolais. De ces travaux est résulté un superbe papier.

Le Département des Colonies peut montrer en outre les beaux échantillons de papier fabriqué soit avec le « ravinala », « l'arbre des voyageurs » de Madagascar, soit avec le « zozoro » et le « herana » de la même colonie, qui en possède des peuplements denses et abondants. D'autre part, des études intéressantes sont poursuivies par l'Agence économique de l'Afrique occidentale, d'accord avec les papeteries Navarre, sur les peuplements forestiers de la Côte d'Ivoire. Enfin la Société des papeteries Bergès vient de faire des expériences concluantes sur l'utilisation de treize bois coloniaux provenant de l'Afrique occidentale. Cinq d'entre eux : le bahia, l'okoumé, le samba, le parasolier et le fromager, ont été reconnus comme donnant une bonne cellulose avec un rendement de 35 à 40 °/₀, et comme pouvant être considérés comme des succédanés du tremble et du peuplier.

De ce qui précède, il faut retenir qu'il est nécessaire que

la papeterie française envisage une « politique du papier » à longue durée, embrassant l'avenir, et tablant sur l'apport sérieux du réservoir colonial. Les réseaux de chemins de fer français viennent de constituer un consortium important pour exploiter dans notre Afrique équatoriale d'immenses forêts qui vont leur fournir les millions de traverses nécessaires à la réfection de leurs voies ferrées. Les grandes industries françaises qu'intéresse le problème du papier pourraient s'inspirer de cette initiative pour concevoir une entreprise de grande envergure utilisant ce qui existe déjà, ce qui est déjà créé, mettant aussi à profit les études, les expériences, les résultats déjà obtenus pour installer sur place des industries de fabrication de pâtes chimiques ou mécaniques.

Ces vues ont été récemment exposées par le Ministre des Colonies dans une conférence réunie au Ministère du Commerce et à laquelle assistaient, avec le Ministre de l'Instruction publique, des représentants de l'industrie de la papeterie.

C. — Afrique du Nord. — Cette revue serait incomplète s'il n'était pas fait mention des ressources en alfa de l'Afrique du Nord. Cette plante couvre 4 millions d'hectares en Algérie, 1 million 1/2 d'hectares en Tunisie et d'immenses espaces dans le Maroc oriental : elle y est pratiquement inépuisable. C'est principalement dans les départements d'Oran et de Constantine que sont récoltés les alfas fibreux de papeterie. Les exportations dépassaient, avant la guerre, 1 million de quintaux métriques et étaient dirigées en presque totalité sur la Grande-Bretagne. Elles sont tombées à 500.000 quintaux en 1920 et sont toujours absorbées par l'Angleterre.

*Écorces tannantes.* — Il convient de ne pas quitter les chapitres des « bois coloniaux » et des « pâtes de cellulose » sans signaler l'intérêt qui s'attache à l'exploitation de certaines espèces arbustives qui, comme le palétuvier, offrent une ressource importante à notre industrie de la tannerie.

Il y a une vingtaine d'années à peu près que l'on a com-

mencé à étudier l'utilisation des écorces de palétuviers comme matière tannante et ce sont les Allemands qui paraissent avoir eu l'initiative de ces recherches.

Actuellement, ces écorces sont exploitées industriellement dans les Indes néerlandaises, la péninsule malaise, en Birmanie, dans le Tanganyka et à Madagascar. Vers 1911, les Américains ont commencé, de leur côté, à s'occuper de la mise en valeur des peuplements de palétuviers des Philippines. Ce sont eux, d'ailleurs, les plus gros consommateurs de ce produit, dont ils importent chaque année des quantités importantes.

A Madagascar, cette exploitation donne lieu à un commerce assez actif, qui se traduisait, pendant les cinq dernières années d'avant-guerre, par un chiffre d'exportation annuelle moyenne d'environ 35.000 tonnes. Presque toute cette production allait en Allemagne, par vapeurs allemands, mais une grande partie ne faisait que transiter à Hambourg, et était dirigée de là sur les États-Unis. Ceux-ci recevaient, en outre, de grandes quantités d'extrait (700 tonnes en 1909) provenant de Bornéo, Java et Sumatra, où sont installées des fabriques pour le traitement des écorces.

A Madagascar, l'écorce, avant la guerre, était payée aux indigènes de 55 à 60 francs la tonne ; les frais d'emballage et de manutention se montaient à 15 francs environ, de sorte que le prix des écorces rendues à bord revenait de 70 à 75 francs la tonne, qui était revendue de 140 à 160 francs.

Sauf à Madagascar, rien jusqu'ici n'a été entrepris dans nos colonies pour l'exploitation industrielle de ce produit. En Indochine, où il existe de vastes peuplements de palétuviers appartenant principalement aux genres « Rhizophora » et « Bruguiera », l'industrie locale seule s'est jusqu'à présent servie de l'écorce de ces arbres pour la tannerie et la teinturerie.

Les palétuviers sont abondants sur plusieurs points des côtes de l'Indochine et principalement dans la presqu'île de Camau (Cochinchine). Les forêts de palétuviers y couvrent environ 200.000 hectares et remontent jusqu'au Cambodge.

La Cochinchine pourrait fournir annuellement à elle seule près de 50.000 tonnes d'écorces, si les surfaces couvertes par les palétuviers étaient rationnellement exploitées. Déjà des mesures ont été prises dans la presqu'île de Camau en vue de la préservation de ces peuplements et de leur mise en valeur : la route de Baclieû à Camau a été terminée ; le canal reliant ces deux localités a été approfondi ; un canal secondaire, destiné uniquement à desservir les forêts de palétuviers et à permettre l'accès des produits au canal principal, est en voie d'exécution ; une circonscription forestière a été créée à Camau, avec toute une série de garderies dans les forêts mêmes ; enfin la forêt a été classée en réserve forestière dont l'aménagement est en cours.

En Annam et au Tonkin, on rencontre également des peuplements de palétuviers.

Les peuplements du Cambodge peuvent être évalués à 10.000 hectares.

L'Agence économique de l'Indochine s'est déjà préoccupée de l'intérêt qui s'attache à l'étude des produits tannifères de l'Indochine et elle a appelé sur ce point l'attention des industriels intéressés.

### 13° *Caoutchouc.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 129.498 | 23.981 | 153.479 |
| | 1919 | 256.164 | 51.183 | 307.347 |
| | 1920 | 195.729 | 39.500 | 235.229 |
| Francs | 1913 | 103.598.400 | 19.184.800 | 122.783.200 |
| | 1919 | 202.881.600 | 40.536.900 | 243.418.500 |
| | 1920 | 237.810.735 | 47.992.500 | 285.803.235 |

Il existe une quantité très importante et une grande variété de plantes à caoutchouc dans nos possessions afri-

caines (Congo, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey, Haut-Sénégal et Niger) et à Madagascar. Ces régions ont fourni, pendant longtemps, la part la plus importante de notre production caoutchoutière ; mais on a commencé à cultiver très sérieusement l'hévéa dans le sud de l'Indochine où de magnifiques plantations attestent l'ampleur de l'effort français, et cette colonie est à la veille de se placer, pour cette matière première, en tête de toutes nos possessions.

Le Jardin colonial de Nogent s'est efforcé, par de nombreuses recherches de laboratoire, d'améliorer les méthodes de préparation des caoutchoucs sylvestres et de déterminer, au moyen de l'analyse ou de l'expertise, et par comparaison avec les types étalons adoptés par le commerce, les valeurs respectives des diverses sortes de caoutchouc fournies par nos colonies.

Pendant la guerre, sur la demande des services de la défense nationale, de très nombreux échantillons ont été étudiés et analysés dans les laboratoires de Nogent.

Les centaines de dosages effectués dans ces conditions ont permis de constater que, si aucun caoutchouc sylvestre croissant dans nos colonies ne doit être considéré comme comparable au Para sauvage ou cultivé, qui conserve toutes les préférences des industriels, en revanche, les produits fournis par les hévéas plantés en Indochine ou sur la côte occidentale d'Afrique (Dahomey, par exemple) peuvent, quand ils sont préparés avec soin, être assimilés aux meilleures provenances des plantations asiatiques.

Dans le courant de ces dernières années, la production du monde entier, qui en 1900, était de 54.000 tonnes a atteint progressivement 400.000 tonnes en 1920.

Le tableau suivant montre comment se répartissent, selon la nature du produit, les productions de ces six dernières années.

| NATURE DU CAOUTCHOUC | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* |
| Caoutchouc de plantation d'Extrême-Orient . . | 106.989 | 152.650 | 204.345 | 292.000 | 340.225 | 360.000 |
| Caoutchouc de Para . . | 37.200 | 36.500 | 39.370 | 35.000 | 34.285 | 35.000 |
| Autres sortes (provenances diverses) . . . . | 13.615 | 12.448 | 13.258 | 7.000 | 7.350 | 8.000 |
| Totaux . . . . . | 157.804 | 201.598 | 256.973 | 334.000 | 381.860 | 403.000 |

Ces statistiques indiquent de façon manifeste que, depuis 1900, la production mondiale du caoutchouc a considérablement augmenté et que ce formidable accroissement est dû exclusivement au caoutchouc des plantations asiatiques et malaises (292.000 tonnes en 1918 contre 4 tonnes en 1900). Pour le surplus, elles montrent que les industriels utilisant le caoutchouc se trouvent chaque jour davantage sous la dépendance des plantations asiatiques.

On trouve actuellement dans nos colonies deux principales sortes de caoutchouc : le caoutchouc sylvestre, d'origines botaniques variées, provenant surtout de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale françaises et qui, pendant quelque temps, a donné lieu pour Madagascar, à un commerce d'exportation assez appréciable ; et le caoutchouc de plantation (hévéa) provenant exclusivement de l'Indochine.

Le tableau suivant permet de comparer les exportations coloniales de 1900 à celles de 1913 (dernière année normale) et celles de 1916 à 1921.

| COLONIES[1] | 1900 | 1913 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 | 1921 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* | *tonnes* |
| Afrique occidentale française . | 2.975 | 3.571 1/2 | 1.710 | 1.114 | 1.032 | 789 1/2 | 765 | 313 1/2 |
| Afrique équatoriale française. . . | 655 | 1.853 1/2 | 2.140 | 2.996 | 1.971 | 2.527 1/2 | 1.727 | 246 1/2 |
| Madagascar. | 363 | 324 | 99 | 32 | 10 | 49 1/2 | 15 1/2 | 1 |
| Indochine . | 340 | 214 | 548 | 931 | 538 | 2.950 1/2 | 3.141 | 3.648 |
| Nouvelle-Calédonie . . | 23 | 2 | — | — | — | — | — | — |
| Cameroun . | — | — | — | — | — | 326 | 504 | 733 |
| Togo . . . | — | — | — | — | — | 23 | 8 | 0 1/2 |
| Totaux . . | 4.356 | 5.965 | 4.497 | 5.073 | 3.551 | 6.666 | 6.160 1/2 | 4.942 1/2 |

Jusqu'à 1919, nous étions surtout exportateurs de caoutchouc sylvestre, c'est-à-dire d'un caoutchouc moins apprécié à cause de sa préparation défectueuse et même de son origine botanique, car il semble bien démontré aujourd'hui que le caoutchouc fourni par les hévéas cultivés ou sauvages est supérieur à toutes les autres sortes, sous tous les rapports.

Il se dégage heureusement de ces statistiques une autre constatation extrêmement intéressante.

L'Indochine qui, il y a une vingtaine d'années, n'exportait qu'une très faible quantité de caoutchouc sylvestre, et aucune sorte de caouchouc cultivé, commence à fournir des quantités très appréciables de caoutchouc d'hévéa de plantation. Elle arrive même à se substituer dans l'ensemble de nos exportations coloniales à peu près complètement à l'Afrique occidentale et à l'Afrique équatoriale.

1. Il s'agit de caoutchouc sylvestre pour toutes les colonies, sauf pour l'Indochine, pour laquelle les exportations de 1900 s'appliquent au caoutchouc sylvestre seul, et celles des autres années au caoutchouc de plantation seul.

C'est en 1897 que les premiers plants d'hévéas furent introduits de Malaisie en Indochine : 1.000 pieds furent plantés dans les champs d'essai de Ong-Yem, 200 à l'Institut Pasteur de Nhatrang ; 800 furent répartis entre quelques colons de Cochinchine. Vingt ans après les terrains complantés en hévéas en Cochinchine et dans l'Annam méridional, dépassaient 32. 000 hectares, le nombre des pieds 6 millions, le nombre des pieds en saignée 1 million et le capital engagé dans cette culture 50 millions de francs.

Voici quel était en 1920, pour la seule Cochinchine, le nombre, la superficie et l'importance relative des plantations d'hévéas :

| ÉTENDUE DES PLANTATIONS | Nombre des plantations | Superficie plantée |
|---|---|---|
| Plus de 1.000 hectares | 23 | 15.721 |
| 500 à 1.000 » | 2 | 1.045 |
| 200 à 500 » | 25 | 4.473 |
| 100 à 200 » | 17 | 2.203 |
| 50 à 100 » | 16 | 1.020 |
| 25 à 50 » | 26 | 1.008 |
| Moins de 25 » | 30 | 409 |
| Totaux | 139 | 25.879 |

Quels sont le caractère et le volume de l'exportation du caoutchouc d'Indochine ? C'est en 1908 qu'a eu lieu la première exportation de caoutchouc cultivé. Dès les premières années, le produit exporté était du caoutchouc de cueillette et on l'a retrouvé en proportion variable avec le caoutchouc cultivé dans les exportations jusqu'à 1914, année à partir de laquelle on n'exporte plus que du caoutchouc de plantation. Voici quelles ont été, d'après les renseignements fournis par l'Administration des douanes indochinoises, les sorties annuelles de caouchouc, depuis 1907 :

| ANNÉES | Quintaux métriques | ANNÉES | Quintaux métriques |
|---|---|---|---|
| 1907 . . . . . . . | 2.120 | 1915 . . . . . . . | 3.760 |
| 1908 . . . . . . . | 370 | 1916 . . . . . . . | 5.480 |
| 1909 . . . . . . . | 350 | 1917 . . . . . . . | 9.310 |
| 1910 . . . . . . . | 1.750 | 1918 . . . . . . . | 5.380 |
| 1911 . . . . . . . | 2.450 | 1919 . . . . . . . | 29.500 |
| 1912 . . . . . . . | 2.320 | 1920 . . . . . . . | 31.420 |
| 1913 . . . . . . . | 2.140 | 1921 . . . . . . . | 36.480 |
| 1914 . . . . . . . | 1.940 | | |

Si les conditions de la vente du caoutchouc redeviennent plus favorables, la production ne peut manquer de progresser rapidement, un grand nombre des hévéas ayant été plantés entre 1910 et 1914 et ne devant arriver à leur plein rendement que de 1922 à 1926 : on évalue qu'elle atteindra 70.000 à 80. 000 quintaux métriques en 1925, à moins que les circonstances économiques empirent.

Ces quelques indications montrent combien on se trompe quand on considère notre production indochinoise comme quantité négligeable. Les terres rouges et les terres grises de Cochinchine se prêtent admirablement à la culture de l'hévéa, et le rendement à l'hectare est des plus satisfaisants (600 kilogrammes à l'hectare pour les plantations de dix à douze ans, contre 400 à 500 kilogrammes en Malaisie et à Java).

L'erreur n'est pas moins grande sous le rapport de la qualité. On a pu naguère reprocher aux planteurs d'Indochine de ne pas toujours se conformer aux habitudes commerciales du marché du caoutchouc, d'expédier des lots de qualité variable et de présenter leurs envois sous des formes trop nombreuses et trop différentes les unes des autres, éveillant ainsi la méfiance des industriels. Ces faits n'ont rien de surprenant pour une industrie qui, en définitive, commençait à

peine à donner des résultats méritant sérieusement de retenir l'attention, au moment où la guerre a été déclarée.

En réalité, comme on l'a vu plus haut, de très nombreuses analyses exécutées dans les laboratoires du Jardin colonial ont montré que le caoutchouc des plantations indochinoises est absolument comparable à celui des autres plantations asiatiques.

Par ailleurs, un effort méthodique est fait par les planteurs pour que les erreurs de préparation ou de présentation du début soient corrigées et nos industriels n'auront plus aucune raison de ne pas accepter les produits de cette provenance, au même titre que ceux des cultures étrangères d'Extrême-Orient.

En présence de ces constatations qui montrent que, si on lui en donne les moyens, l'Indochine va très prochainement pouvoir se placer, sous le rapport de la quantité et de la qualité, en tête de toutes nos colonies productrices de caoutchouc, on voit ce qu'il faut penser des arguments d'après lesquels notre domaine colonial serait incapable de fournir, en qualité et en quantité, un appoint important à l'industrie métropolitaine.

Si, aux 7.000 à 8.000 tonnes que l'Indochine pourra nous fournir dans quelques années, on ajoute les quelque mille tonnes de caoutchouc de cueillette qu'il est encore possible de tirer de nos autres colonies, on arrive à une production d'environ 10.000 tonnes, chiffre bien supérieur à celui de notre consommation industrielle d'avant-guerre (environ 6.000 tonnes pour 1913), mais inférieur à ce que réclament nos usines depuis la guerre, puisque notre consommation industrielle s'est élevée, pour 1919, à plus de 20.000 tonnes, et pour 1920 à un peu plus de 16.000 tonnes.

On peut donc dire que l'Indochine paraît en mesure de fournir, dans un avenir assez proche, du tiers à la moitié de la quantité de caoutchouc de plantation actuellement nécessaire à notre industrie nationale. D'autre part, nos possessions africaines produisant une quantité de gomme commune très sensiblement supérieure à nos besoins et le caoutchouc

demandé au Brésil ne paraissant pas, jusqu'à présent, pouvoir être remplacé par une autre qualité, on voit qu'en réalité, en tablant sur une consommation annuelle moyenne de 20.000 à 25.000 tonnes, on peut espérer n'avoir à faire appel aux étrangers, dans un avenir relativement peu éloigné que pour un stock de 6.000 à 7.000 tonnes de caoutchouc du Brésil.

Le caoutchouc est une des rares matières premières dont le prix a baissé par suite de la surproduction et de la fermeture simultanée des marchés de l'Europe centrale et orientale.

L'effondrement des prix à Londres de la « plantation crepe » aussi bien que du « hard Para » est venu imposer un arrêt momentané au développement de la production [1]. Le contrecoup provenant de la baisse des prix a été d'autant plus sérieux pour l'Indochine, pays gros producteur de caoutchouc de plantation, qu'il coïncide avec la hausse du change de la piastre, hausse qui se répercute sur le coût de la main-d'œuvre et, par suite, sur le prix de revient.

1. La crise a pris un tel caractère de gravité que ce n'est pas seulement le développement de la production qui a dû être limité, mais la production elle-même. Le 9 juillet 1921, le Comité d'Assistance de l'Association des producteurs de caoutchouc adoptait la motion suivante :

« La réunion des représentants de l'industrie du caoutchouc aux Indes Néerlandaises et aux Pays Malais, après d'amples discussions, s'est mise d'accord sur les points suivants :

1° Que les intérêts des Indes Néerlandaises et des Pays Malais sont identiques, en sorte qu'une coopération est désirable ;

2° Que la politique du « survival of the fittest » (survivance du plus fort) n'atteindrait pas le résultat désiré et que la coopération des pays principaux cultivant le caoutchouc relativement à la limitation de la production est le seul moyen de préserver l'industrie du caoutchouc de la ruine ;

3° Que, afin d'effectuer une limitation efficace il est nécessaire que la coopération soit obtenue des gouvernements des trois principaux pays cultivant du caoutchouc, à savoir les Etats Malais fédérés, les Indes Néerlandaises et Ceylan ;

4° Que la réunion est d'avis que la combinaison de vente, ainsi dénommée, est nécessaire pour un bon contrôle sur l'industrie et qu'une pareille combinaison des producteurs encouragerait la sympathie et la collaboration des gouvernements intéressés. Pour cette raison on insiste sur ce que la « Rubber Growers Association » à Londres et l'Association Internationale à La Haye établissent immédiatement l'organisation nécessaire à une pareille coopération et à un pareil contrôle. »

Pour aider les planteurs d'Indochine à traverser une période difficile, un arrêté du Gouverneur général du 14 septembre 1919, ouvrit un crédit de 800.000 piastres, à l'effet d'accorder pour chaque kilogramme de caoutchouc exporté entre le 1er avril 1919 et le 1er avril 1920, une prime remboursable dans un délai de cinq ans, portant intérêt à 3 °/₀ et dont la quotité est calculée sur un barème basé sur la production par hectare, l'âge des plantations et le rapport du cours du caoutchouc au cours officiel de la piastre : le montant des primes ainsi accordées s'est élevé à environ 500.000 piastres. — Un deuxième arrêté du 9 novembre 1920 ouvrit un nouveau crédit de 450.000 piastres pour primes, non remboursables cette fois, à distribuer sur les mêmes bases que les prêts-primes de 1919, pour les exportations faites du 1er avril 1920 au 1er avril 1921, et un arrêté du 18 février 1921 étendit aux plantations dont la production n'est pas exportée mais manufacturée sur place, le bénéfice de l'arrêté du 9 novembre 1920. Enfin, 150.000 piastres ont été versées à titre d'avances consenties à des plantations non encore en production.

Ceci montre combien est injuste le reproche trop souvent adressé à l'Administration de ne rien faire pour venir en aide aux colons. Mais cet effort des finances indochinoises ne pourra être indéfiniment maintenu. Il faut espérer que le développement continu de l'industrie automobile atténuera la crise de surproduction dont souffre le marché du caoutchouc et que ce développement joint à la diminution du cours du change de la piastre (ce cours a baissé de 17 à 6 francs environ), amélioreront la situation des planteurs d'hévéas et permettront de reprendre une culture qui, en Extrême-Asie, est l'un des plus admirables modèles de colonisation française.

## 14° *Poissons de mer.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 171.531 | 319.322 | 490.853 |
| | 1919 | 259.349 | 452.648 | 711.997 |
| | 1920 | 394.525 | 439.818 | 834.403 |
| Francs | 1913 | 19.987.568 | 44.811.755 | 64.799.323 |
| | 1919 | 79.320.900 | 163.472.600 | 242.793.400 |
| | 1920 | 156.731.710 | 175.416.130 | 332.147.840 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation des prix de la matière première et de la perte au change et de 2,57 en 1919 et de 3 en 1920.

De 1913 à 1920, nos importations étrangères ont doublé en poids et octuplé en valeur, tandis que nos importations coloniales ont augmenté seulement d'un peu plus du tiers en poids et n'ont que quadruplé en valeur. Les ressources de nos colonies devraient cependant nous permettre de nous passer de l'étranger.

Jusqu'à la fin de 1918, les pêches coloniales, sauf celles de Saint-Pierre et Miquelon, avaient été presque complètement abandonnées. Mais, depuis un an et demi environ, il s'est produit un mouvement considérable pour l'exploitation des richesses de nos mers coloniales.

Dès l'abord, l'Afrique occidentale française, seule, avait attiré l'attention et les capitaux; mais devant les nécessités nouvelles créées par la guerre, les Administrations coloniales locales se sont enfin aperçues qu'elles négligeaient une des plus grandes richesses mises par la nature à leur disposition. Actuellement, l'Indochine, l'Afrique équatoriale française (qui avait déjà commencé avant la guerre), Madagascar, la Côte des Somalis et la Martinique suivent l'Afrique occidentale française dans la voie féconde qu'elle leur a tracée.

A. — AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE. — Cette colonie tient naturellement la tête de l'exploitation, avec des sociétés en plein fonctionnement et tout un groupe de pêcheurs bretons qui vont régulièrement, sur les côtes de Mauritanie, se livrer à la pêche des langoustes royales.

Ces sociétés ont pour but la préparation du poisson salé, séché, fumé, etc., du guano, de la farine alimentaire, des huiles de foies, des colles et des conserves.

Il convient en outre de faire une mention spéciale de leurs pêcheries de langoustes royales. Ces pêcheries qui se pratiquent autour du cap Blanc et du Faux-Cap, sont exploitées par les pêcheurs bretons des ports de Douarnenez, Camaret, Guilvinec, Tréboul, Groix, Concarneau, etc., qui se rendent sur les lieux avec des dundees à viviers de 50 à 80 tonneaux et rapportent entre 5.000 et 8.000 langoustes royales, vendues surtout aux halles de Paris, mais aussi à Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Cannes, le Havre, le Mans, etc., sous les noms de langoustes « vertes » et « marocaines ».

La demande est aujourd'hui infiniment supérieure à l'offre, après les difficultés énormes du début.

En 1913, il a été importé près de 400.000 langoustes. En 1917, en pleine guerre, il a été importé par ces petits pêcheurs, 26 tonnes 1/2 de langoustes et 312 tonnes 1/2 de poisson salé. En 1919, il y a eu reprise sensible, malgré le petit nombre de pêcheurs et de bateaux, puisqu'il a été importé en France 161 tonnes de langoustes royales, représentant une valeur de 683.000 francs et 385 tonnes 1/2 de poisson salé d'une valeur de 795.000 francs. C'est donc, en totalité, une somme d'environ 1 million 1/2 de francs qu'a rapportée à nos petits pêcheurs bretons, la pêche en Mauritanie, en 1919. C'est un rendement important pour chacun d'eux, étant donné le nombre relativement restreint de bateaux qui se livrent à cette industrie nouvelle.

Pour l'Afrique occidentale française, également, plusieurs groupes financiers ou des particuliers ayant des moyens puissants, ont demandé des concessions et des sociétés d'exploitation importantes sont actuellement en formation. L'une

d'entre elles étudie actuellement des installations dans la baie du Lévrier et a demandé le concours financier de l'administration locale.

B. — Afrique équatoriale française. — Avant la guerre, plusieurs sociétés, exclusivement norvégiennes, étaient venues s'installer à Port-Gentil et à Libreville, pour se livrer à la pêche des cétacés et à la préparation de l'huile, des guanos, poudres de viandes, fanons, etc., provenant de ces mammifères. La guerre a, naturellement, arrêté ces exploitations, mais aujourd'hui, de nouvelles et puissantes sociétés sont en formation, à des capitaux atteignant près de 20 millions de francs.

C. — Madagascar. — Le Gouvernement général s'est préoccupé de tirer parti des richesses marines de la Grande-Ile. Sous les auspices du Muséum d'histoire naturelle et du Laboratoire de productions coloniales d'origine animale, une commission spéciale est allée étudier longuement les fonds de pêche, les espèces comestibles, les méthodes de conservation, etc., de façon à amener le plus rapidement possible l'exploitation méthodique des pêcheries. Déjà des concessions ont été demandées.

D. — Côte des Somalis. — La baie de Tadjoura est très riche en poissons et langoustes. Une mission d'études était constituée et devait y partir quand la guerre a éclaté. Récemment, des recherches ont été reprises et une société d'exploitation des pêcheries est en voie de constitution, avec un capital très important, pour la préparation, la conservation du poisson frais par le froid et son transport sur la ligne du chemin de fer jusqu'à Addis-Abeba, centre extrêmement important et dépourvu de poissons de mer, ainsi que pour la préparation du poisson salé, etc., la fabrication de certaines conserves, de guano, d'huile, etc.

E. — Indochine. — La faune ichtyologique et carcinologique y est extrêmement riche. Si les indigènes exploitent, surtout au profit des Chinois, une partie de la première, avec

des moyens, à la vérité, très rudimentaires, la seconde qui contient de très nombreuses langoustes, ne donne lieu à aucune industrie.

Une société importante, au capital de 15 à 20 millions, est actuellement en formation pour essayer de tirer parti de ces multiples ressources, en commençant par l'utilisation des déchets de pêche des grands lacs du Cambodge pour la fabrication des guanos, tourteaux alimentaires et huiles de poisson, puis des conserves de langoustes et de crabes si développées au Japon, enfin la préparation des poissons salés, séchés, etc...

F. — MARTINIQUE. — Le Conseil général a voté les crédits nécessaires pour envoyer en France un fonctionnaire de la colonie étudier les différentes questions intéressant la pêche, la conservation des poissons, l'utilisation des déchets, etc... Revenu dans la colonie, il pourra donner aux pêcheurs locaux de précieux conseils pour le perfectionnement des méthodes de capture, de préparation, de conservation, etc...

Ainsi qu'il ressort de ce court aperçu, des efforts sérieux, parfois même très considérables, sont tentés un peu partout pour tirer parti des richesses énormes que recèlent nos mers coloniales.

Il est certain, maintenant, que, dans un délai relativement court, la plupart des pêcheries de nos possessions d'outre-mer seront mises en exploitation régulière par des moyens perfectionnés et puissants et pourront contribuer ainsi, de plus en plus, à leur propre développement, d'abord, et ensuite à la régénération industrielle et commerciale de la France.

Il suffira pour cela que l'œuvre commencée soit poursuivie avec méthode et ténacité dans toutes nos colonies[1].

1. Vœu émis par la Section des produits d'alimentation du Conseil économique du Conseil supérieur des Colonies, dans sa séance du 25 mars 1922 : « La Section... émet le vœu suivant : 1° que le Ministère des Colonies intervienne auprès des gouverneurs généraux et gouverneurs pour leur demander de faire tous leurs efforts afin d'intensifier le rendement des industries locales de la pêche, par l'amélioration des méthodes de capture et de conserva-

### 15° *Tabacs.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 351.543 | 20.940 | 372.483 |
| | 1919 | 410.621 | 117.289 | 527.910 |
| | 1920 | 294.132 | 74.891 | 369.023 |
| Francs | 1913 | 44.288.804 | 1.502.838 | 45.791.642 |
| | 1919 | 177.344.693 | 49.092.965 | 226.437.658 |
| | 1920 | 202.243.723 | 43.991.606 | 246.235.329 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 3,50 en 1919 et de 5,42 en 1920.

La plupart de nos importations coloniales de tabac viennent de l'Algérie ; mais d'autres parties de notre domaine extérieur peuvent être mises à contribution : si l'on s'en rapporte aux essais poursuivis dans nos colonies, tous les espoirs sont ouverts dans cette voie.

A. — Afrique du Nord. — La superficie des plantations algériennes de tabac atteint 18.000 hectares, et la production annuelle 20 millions de kilogrammes. C'est peut-être l'industrie la plus prospère de la colonie. En 1920, les exportations se sont élevées à 125.000 centaines de cigares, 40.000 quintaux de cigarettes, 12.000 quintaux de tabac, le tout représentant une valeur de 105 millions de francs : les pays de destination sont ceux du bassin de la Méditerranée, mais des expéditions sont faites même pour l'Extrême-Orient.

tion des produits ; 2° que le Ministère des Colonies demande aux directeurs de l'Ecole coloniale et de l'Institut national d'agriculture coloniale de réserver tous les ans quelques leçons pour permettre d'enseigner aux élèves de ces institutions les principes généraux de la pêche et de la préparation des produits et sous-produits de la mer, afin que plus tard ils puissent faire appliquer ces principes dans les colonies où ils seront appelés à exercer leurs fonctions.

Les principales régions de culture du tabac sont : celle des Issers (les Issers, l'Alma, Palestro, Menerville) qui fournit les tabacs légers pour cigarettes, celle de Bône qui produit des tabacs de couleur jaune utilisés par certains pays étrangers, celle de Blida (Chebli, Souma, Krachenat, Attatba), dont les tabacs sont particulièrement appréciés par les Arabes.

Avant la guerre, la Régie française achetait en Algérie environ la moitié de la récolte, soit de 3 à 5 millions de kilogrammes. En 1921, elle a pu acheter 18 millions de kilogrammes, soit près de 85 °/₀ de la récolte totale. Grâce aux ententes intervenues avec des sociétés coopératives de planteurs, l'administration espère obtenir une amélioration de la qualité des tabacs d'Algérie et pouvoir faire de plus en plus largement appel à eux pour la consommation métropolitaine.

B. — Indochine. — Le tabac est cultivé par les indigènes dans toutes les parties de l'Indochine : en Cochinchine (province de Giadinh, Tayninh, Thudaumot, Bienhoa et Vinhlong), au Cambodge (province de Kompong-Cham), en Annam (dans le Khanhhoa, le Phuyen, le Quangtri et le Quangbinh), au Tonkin (dans le delta et les régions de Langson, Backan et Tuyenquang), au Laos (dans la province de Vientiane), indifféremment en plaine ou en montagne pourvu que les sols soient suffisamment riches en humus. Les rendements à l'hectare sont naturellement des plus variables (de 150 à 2.000 kilogrammes).

L'Indochine ne produit pas actuellement assez de tabac pour suffire à sa propre consommation. Elle a dû importer, en 1919, 8.400 quintaux métriques valant 5 millions 1/2 de francs, et, en 1920 14.800 quintaux métriques valant 10 millions 1/2 de francs.

Le produit indigène est inutilisable pour la consommation européenne, et doit être amélioré par un effort méthodique des planteurs français. La première tentative dans cette voie remonte à 1895, époque à laquelle fut créée à Phan-

rang la première plantation de tabac. Depuis, plusieurs tatives furent faites sur de nombreux points avec plus moins de succès. La seule qui ait vraiment réussi est c de la Société des tabacs de l'Indochine, dont la planta située à Kim-Xuyen et à Vankhé, au Tonkin, occupe ] de 5.000 hectares et alimente une manufacture installé Hanoï pour la fabrication des cigares et cigarettes. Les ] duits de cette entreprise sont livrés à la consommation eu péenne.

C. — Afrique occidentale française. — Dans ce groupe colonies, le Dahomey peut fournir aussi du tabac. Sur la p position de la Sous-Commission des tabacs coloniaux avait été appelée à examiner des échantillons de cette co nie, obtenus avec des graines envoyées par le Jardin colon et reconnus comme présentant un réel intérêt pour la c sommation française, la Direction générale des Manufactu de l'Etat a commandé au Dahomey, par l'intermédiaire Ministère des Colonies, en avril 1920, un échantillon 500 kilogrammes.

D. — Togo. — Au Togo, le tabac est également cultivé. Sous-Commission des tabacs coloniaux avait estimé qu'i aurait intérêt à ce que des essais de fabrication pussent ê effectués sur des tabacs en feuilles provenant du Togo, qu'e avait été appelée à examiner. Une commande de 500 ki grammes a été également passée le 31 mars 1920.

E. — Afrique équatoriale française. — Le Gabon et Moyen-Congo ont de même reçu des commandes de la Dir tion générale des Manufactures de l'Etat pour des échant lons de tabac de coupe au Gabon, et, au Moyen-Congo, d' tabac présentant une valeur commerciale plus élevée q celui du Gabon.

F. — Cameroun. — Au Cameroun, des planteurs ont dé livré à la Régie des lots relativement importants d'envelo pes de cigares tout à fait analogues aux feuilles de Sumat

et donnant complète satisfaction à la Direction générale des Manufactures de l'Etat.

Il est démontré qu'aujourd'hui plusieurs régions de cette colonie peuvent parfaitement convenir à la production du « tabac de cape », à condition d'utiliser les méthodes de culture et de préparation qui ont donné de si brillants résultats dans le nord de Sumatra.

G. — Guyane. — La Guyane a également reçu une commande de la Régie française de 500 kilogrammes de tabac local en 1920.

H. — Madagascar. — Madagascar constitue enfin une région très propice à la culture du tabac. Depuis de nombreuses années, la Grande-Ile et la Réunion ont fait de grands efforts pour qu'une partie de leur production puisse être utilisée par la Régie française. Saisi à plusieurs reprises de demandes émanant des représentants élus de la Réunion, le Ministère des Finances a envoyé à Madagascar un spécialiste qui se rendra ensuite à la Réunion et qui étudiera sur place les espèces de tabacs que la Régie pourrait utiliser.

### 16° *Sucres.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques. | 1913 . . | 180.092 | 969.481 | 1.149.573 |
| | 1919 . . | 5.477.014 | 800.897 | 6.277.911 |
| | 1920 . . | 5.524.963 | 738.403 | 6.263.366 |
| Francs . . . . . | 1913 . . | 5.217.489 | 29.084.428 | 34.301.917 |
| | 1919 . . | 1.041.073.985 | 104.305.530 | 1.145.379.515 |
| | 1920 . . | 1.995.489.820 | 95.097.222 | 2.090.587.042 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation de prix de la matière première et de la perte au change, est de 6,27 en 1919 et de 7,64 en 1920.

Si, comme on l'a indiqué au début de ce chapitre, on avait respecté rigoureusement l'ordre d'importance qu'assignent aux matières premières coloniales les statistiques des années 1919 et 1920, on aurait dû classer les sucres au cinquième rang, aussitôt après le coton, et avant la soie. Mais le problème du sucre est en voie de solution.

Quelle est la situation sucrière du monde?

Avant la guerre, la production universelle s'élevait à 187 millions de quintaux métriques, dont 100 millions de sucre de canne et 87 millions de sucre de betterave. Les deux catégories de sucre étaient à peu près en équilibre (53 contre 47 %).

La production de sucre de canne, qui nous intéresse plus spécialement au point de vue colonial, était, pour les divers pays producteurs et par ordre d'importance, la suivante :

| PAYS PRODUCTEURS | Production | Pourcentage | Surface cultivée |
|---|---|---|---|
| | *Quintaux mét.* | *0/0* | *Hectares* |
| Cuba | 26.367.000 | 27.9 | 542.000 |
| Inde anglaise | 23.259.000 | 19.7 | 900.000 |
| Java | 12.915.000 | 15.6 | 145.000 |
| Hawaï | 5.591.900 | 5.8 | 97.000 |
| Porto-Rico | 3.300.000 | 3.9 | 85.000 |
| République argentine | 2.845.500 | | 70.000 |
| Australie | 2.693.000 | | 62.000 |
| Louisiane | 2.652.600 | 27.1 | 87.000 |
| Maurice | 2.534.500 | | 65.000 |
| Philippines | 2.362.500 | | 160.000 |
| Divers | — | | — |

Sur les 100 millions de quintaux métriques de sucre de canne produits avant la guerre dans les divers pays, nos

diverses colonies n'en fournissaient qu'un million (Martinique 400.000 quintaux métriques, Réunion 386.000, Guadeloupe 27.000).

La consommation se répartissait de la façon suivante, d'après la moyenne des cinq années d'avant-guerre (1908-1913):

| PAYS CONSOMMATEURS | CONSOMMATION |
|---|---|
| | *Quintaux mét.* |
| Etats-Unis | 34 500.000 |
| Inde anglaise | 28.724.500 |
| Grande-Bretagne | 18.270.000 |
| Allemagne | 14.819.000 |
| Autriche-Hongrie | 6.902.000 |
| France | 6.526.500 |
| Divers | 39.150.000 |
| Total | 148.892.000 |

La production laissait donc chaque année un stock en excédent des 40 millions de quintaux métriques sur la consommation.

Pendant la guerre, la consommation du sucre n'a pas diminué. Elle aurait même plutôt augmenté. Les planteurs de sucre de canne sont venus au secours des cultivateurs de betteraves paralysés par la guerre. L'accroissement de la production du sucre de canne est venu compenser la diminution de la production du sucre de betterave; mais, dès le retour de la paix, la situation du sucre de betterave s'est améliorée.

| CAMPAGNES | Production du sucre de canne | Pourcentage de la production totale |
|---|---|---|
| | *Quintaux mét.* | °/° |
| 1913-1914. . . . . . . . . . . . . . | 98.010.000 | 52.6 |
| 1914-1915 . . . . . . . . . . . . . . | 102.880.000 | 55.5 |
| 1915-1916 . . . . . . . . . . . . . . | 106.730.000 | 64.5 |
| 1916-1917 . . . . . . . . . . . . . . | 113.780.000 | 67 |
| 1917-1918 . . . . . . . . . . . . . . | 125.300.000 | 75 |
| 1918-1919 . . . . . . . . . . . . . . | — | — |
| 1919-1920 . . . . . . . . . . . . . . | 118.620.000 | 70 |
| 1920-1921 . . . . . . . . . . . . . . | 115.090.000 | 69 |

L'effort agricole fait par les planteurs de canne se reflète dans la statistique de certains pays producteurs pour la campagne 1921-1922.

| PAYS PRODUCTEURS | Production | Pourcentage |
|---|---|---|
| | *Quintaux mét.* | °/° |
| Cuba. . . . . . . . . . . . . . . | 35.525.000 | 30.87 |
| Inde anglaise . . . . , . . . . . . . | 22.330.000 | 19.40 |
| Java . . . . . . . . . . . . . . . | 16.503.900 | 14.33 |
| Hawaï . . . . . . . . . . . . . . | 4.872.000 | 4.23 |
| Japon et Formose . . . . . . . . . | 4.313.750 | 3.74 |
| Porto-Rico. . . . . . . . . . . . . | 4.009.250 | 3.48 |
| Pérou. . . . . . . . . . . . . . . | 3.298.750 | 2.86 |
| Australie . . . . . . . . . . . . . | 2.994.250 | 2.60 |
| Philippines. . . . . . . . . . . . . | 2.801.400 | 2.43 |
| Haïti et Saint-Domingue. . . . . . . . | 2.567.950 | 2.23 |
| Brésil. . . . . . . . . . . . . . . | 2.537.500 | 2.20 |
| Louisiane et Texas. . . . . . . . . | 2.466 450 | 2.14 |
| Maurice. . . . . . . . . . . . . . | 2.030.000 | 1.76 |
| Divers . . . . . . . . . . . . . . | — | 7.73 |

En France, la guerre, en dévastant les départements du nord et de l'est, a rendu pour longtemps impropre à la culture de la betterave une grande étendue de terres; sur 210 fabriques de sucre qui existaient en 1914, 135 ont été démolies. C'est ainsi que notre production sucrière moyenne est tombée de 7 millions 1/2 de quintaux métriques à 2 millions, occasionnant un déficit de 5 millions 1/2 de quintaux métriques. Notre consommation se maintenant entre 6 millions 1/2 et 7 millions de quintaux métriques, c'est 4 millions 1/2 à 5 millions de quintaux métriques qu'il nous faut importer annuellement.

Un effort gigantesque a été déployé par l'initiative privée, avec la coopération de l'Etat, pour reconstituer l'industrie sucrière, mais la tâche de reconstruction est telle que la production sucrière restera déficitaire en France pendant encore quelques années. On escompte que cette production atteindra 4 millions de quintaux métriques en 1923 et 6 millions en 1928. Il est vraisemblable que la consommation augmentera avec la baisse des prix et dépassera 7 millions 1/2 de quintaux métriques. Jusqu'à 1928, il y aura donc un déficit annuel décroissant de 2 millions 1/2 de quintaux à 1 million de quintaux qu'il faudra combler avec des importations étrangères.

Bien que les sucres tchéco-slovaques, autrichiens et polonais bénéficient d'un change extrêmement bas, qui favorise leur importation en France, il n'y a pas de raison pour que les sucres coloniaux ne puissent trouver dans la métropole un marché suffisant.

A. — Réunion, Martinique et Guadeloupe. — La Réunion, la Martinique et la Guadeloupe, nous fournissent la presque totalité du sucre colonial, un léger appoint étant donné par Madagascar et les Comores. Voici quelle était, pour ces trois colonies, la production d'avant et d'après-guerre :

*Voir tableau page suivante.*

| COLONIES | 1913-1914 | 1920-1921 | 1921-1922 |
|---|---|---|---|
| | *Quintaux mét.* | *Quintaux mét.* | *Quintaux mét.* |
| Réunion. . . . . . . . . | 389.720 | 456.750 | 385.700 |
| Martinique . . . . . . . | 401.380 | 274.050 | 203.000 |
| Guadeloupe . . . . . . . | 266.360 | 284.200 | 324.200 |
| Total. . . . . . . | 1.057.460 | 1.015.000 | 912.900 |

Les hauts cours des rhums avaient fait baisser la production de ces trois colonies à 850.000 quintaux métriques en 1918, et à 600.000 en 1919. La crise actuelle des prix des rhums a eu pour effet de faire remonter la production du sucre de canne à peu près à son niveau d'avant-guerre, sans marquer aucun progrès.

Il eût été désirable que nos vieilles colonies fussent en mesure de nous fournir le sucre qui nous manque, en attendant que les champs de betterave aient repris leur place d'autrefois. Les frais de transport depuis nos Antilles ne sont pas supérieurs à ceux de Cuba. Malheureusement, la production sucrière de nos vieilles colonies ne s'est pas améliorée depuis trente ans. Les propriétaires de plantations se plaignent du manque de main-d'œuvre à bon marché, mais ils n'ont rien fait pour y suppléer par l'outillage mécanique, et aujourd'hui cet outillage mécanique coûte fort cher. Pour n'avoir pas été résolue en temps utile, la difficulté se trouve aggravée. Alors qu'aux îles Hawaï on emploie un ouvrier pour deux hectares, à la Martinique on emploie un ouvrier par hectare, soit une main-d'œuvre double.

On n'a rien fait, par ailleurs, pour améliorer progressivement les méthodes de culture par l'adoption de variétés de canne plus riches en sucre, par un emploi meilleur et plus abondant des engrais, etc., de façon à améliorer les rendements sucriers.

Enfin, les nouvelles entreprises devront être menées avec

sagesse. Après la guerre, beaucoup de pseudo-colons se sont lancés dans des affaires mal étudiées et ont dû suspendre leurs travaux, paralysés dès le début par des difficultés de toute nature. Les entreprises sucrières, qui tiennent à la fois de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, sont extrêmement complexes : elles exigent des capitaux abondants, des études approfondies, et un personnel expérimenté, connaissant la culture et les coutumes du pays.

B. — Indochine. — La canne à sucre est cultivée dans toutes les parties de l'Indochine, mais plus spécialement en Cochinchine et en Annam où elle donne lieu à une véritable industrie sucrière indigène. En Cochinchine, la superficie des terrains plantés en canne à sucre est évaluée à 6.000 hectares et en Annam à 12.000 ou 13.000 hectares. La production totale annuelle de l'Indochine en sucre de canne a été évaluée à 400.000 quintaux métriques, mais ce chiffre est très approximatif. La moyenne annuelle des exportations de sucre brut qui, depuis 1910, oscillait entre 20.000 et 30.000 quintaux métriques, s'est élevée à 80.000 quintaux métriques en 1919 et à 90.000 quintaux métriques en 1920. La totalité de cette exportation est faite sur les marchés d'Extrême-Orient et principalement sur Hong-Kong. Il est bon de dire que l'Indochine est tenue d'importer pour sa propre consommation, chaque année, 80.000 quintaux métriques de sucre raffiné.

L'action de nos planteurs et de nos industriels sur le développement de la culture de la canne n'a pas jusqu'ici rencontré beaucoup de succès. En 1917, deux sociétés ont sollicité de vastes concessions de terrains : l'une dans la vallée de la Lagna (province de Bienhoa), l'autre sur les rives du Vaïco (province de Tayninh), en vue d'y créer des plantations de cannes auxquelles seraient annexées des sucreries modèles. La hausse du change de la piastre est venue entraver la réalisation de ces projets. Depuis 1919, fonctionnent une sucrerie chinoise, dans la province de Bienhoa et des sucreries françaises à Cantho, Cholon et Tranh-Dien, qui fabriquent également du rhum : il y a tout un élément d'activité

industrielle qui pourra être repris aux raffineries de Hong-Kong. En dehors de la consommation locale qui, ainsi que nous l'avons déjà indiqué plus haut, est obligée de demander chaque année 8.000 tonnes de sucre raffiné au dehors, le marché chinois et le marché japonais offrent au développement de l'industrie sucrière indochinoise un immense débouché.

La production du sucre serait utilement stimulée dans toutes nos colonies par l'institution de sucreries agronomiques adéquates : alors que le rendement moyen des cannes, en sucre brut, est, à l'hectare, de 5 tonnes 1/2 à Cuba, de 6 tonnes aux Philippines, de 10 tonnes à Java, de 15 à 16 tonnes aux îles Hawaï, il n'est que de 3 à 4 tonnes pour les Antilles et de 1 ou 2 tonnes pour l'Indochine. Il faut rendre obligatoires pour les colonies, les dépenses des sucreries agricoles pour parvenir à une stabilisation qui a manqué dans le passé et à des progrès qui sont nécessaires dans l'avenir.

On a remarqué que l'effort donné par les planteurs de canne pour suppléer au manque de sucre de betterave n'a pas été général, mais s'est limité à un petit nombre de pays : Cuba, Java, Porto-Rico, les Philippines, l'île Maurice, le Brésil, l'Argentine. Ces pays sont précisément ceux où l'agriculture se pratique d'une façon tout à fait méthodique : ils disposent de services techniques, de stations expérimentales, de laboratoires et d'écoles sucrières parfaitement outillés (stations expérimentales de Santiago, de Las Vegas, et école sucrière de la Havane à Cuba, laboratoires de Buitenzorg, Paseroan et Semarang à Java, stations gouvernementales et privées d'Honolulu, laboratoires d'Audubon Park en Louisiane). Ces services scientifiques locaux doivent être, chez nous, comme ils le sont à l'étranger, subventionnés par les industriels du sucre. En telle matière l'effort administratif est vain s'il ne rencontre le support de l'effort privé.

17° *Cacao.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 289.501 | 7.111 | 296.612 |
| | 1919 | 503.804 | 37.659 | 541.463 |
| | 1920 | 462.826 | 22.315 | 485.141 |
| Francs | 1913 | 53.323.630 | 1.245.075 | 54.568.705 |
| | 1919 | 187.776.280 | 13.796.410 | 199.572.690 |
| | 1920 | 262.623.870 | 12.451.050 | 275.074.920 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois du prix de la matière première et de la perte au change est de 2 en 1919 et de 3,08 en 1920.

Nos importations coloniales ont quadruplé, nos importations étrangères n'ont augmenté que de moitié. Ce résultat serait satisfaisant si les chiffres absolus de la production coloniale n'étaient pas aussi faibles.

La France a consommé, en 1919, 54.000 tonnes de cacao. La production totale annuelle de nos colonies ne dépasse guère 4.500 tonnes, dont 3.000 ont été importées en France. Les possibilités d'extension de la culture du cacaoyer sont cependant certaines dans plusieurs de nos possessions.

La Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Gabon pourraient produire en peu de temps une grande partie du cacao nécessaire à la métropole. Le Togo et surtout le Cameroun possèdent de vastes plantations cultivées par les indigènes; en vue de l'amélioration des procédés de culture, des agents des services agronomiques ont été désignés pour ces territoires. — L'exemple de la colonie anglaise de la Gold Coast, où la production du cacao a passé en dix ans (1903-1913) de 2.300 à 40.000 tonnes, permet d'espérer que la production de la Côte d'Ivoire, où les conditions de culture sont tout aussi favorables, atteindra rapidement un chiffre important.

Dans nos Antilles, le développement de la production du

cacao est fort remarquable. De 1903 à 1918, cette production est passée à la Guadeloupe de 600 à 1.160 tonnes et à la Martinique de 330 à 570 tonnes.

On doit d'autant mieux espérer une augmentation de ces productions que la culture du cacao est une culture arbustive dont on peut attendre des résultats rapides.

### 18° *Thé.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangère | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 9.490 | 2.577 | 12.067 |
| | 1919 | 17.988 | 2.784 | 20.772 |
| | 1920 | 15.547 | 2.717 | 18.264 |
| Francs | 1913 | 3.701.100 | 1.005.030 | 4.706.130 |
| | 1919 | 13.221.180 | 2.046.240 | 15.267 420 |
| | 1920 | 12.437.600 | 2.173.600 | 14.611.200 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 2 en 1919 et de 2,07 en 1920.

L'Indochine peut arriver assez rapidement à fournir à tous nos besoins. Le thé indochinois, sans avoir la finesse du thé de Chine, est bien meilleur que le thé de Ceylan, produit que l'on a su imposer à la consommation occidentale. Nous devons suivre l'exemple de patriotisme commercial que d'autres nous ont donné.

Pour donner entière satisfaction à la consommation française, il faudrait améliorer les méthodes de culture et de préparation actuellement en usage dans notre grande possession asiatique ; on arriverait alors assez rapidement à faire du thé indochinois une sorte commerciale estimée qui pourrait lutter avec avantage sur le marché métropolitain contre la concurrence des thés anglais et même chinois.

L'Indochine trouverait également un débouché très inté-

ressant pour ses thés verts dans nos possessions africaines du Maroc, de la Tunisie et de l'Algérie qui en consomment environ 3.000 tonnes par an.

Des communications ont été faites au Gouvernement général, avec envoi d'échantillons du thé vert consommé dans l'Afrique du Nord ; le Gouvernement général a fait connaître que la préparation spéciale de ce thé était mise à l'étude.

### 19° *Manioc.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 6 | 200.501 | 200.507 |
| | 1919 | 1.241 | 27.812 | 29.053 |
| | 1920 | 67.882 | 185.558 | 253.443 |
| Francs | 1913 | 75 | 3.308.267 | 3.308.342 |
| | 1919 | 148.920 | 3.337.440 | 3.486.360 |
| | 1920 | 6.426.443 | 15.863.095 | 22.289.538 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation des prix de la matière première et de la perte au change est de 7,5 en 1919 et de 5,33 en 1920.

Le rapport des importations de manioc étrangères et coloniales va se modifiant progressivement en faveur des premières. Cela est très regrettable, alors que Madagascar, à lui seul, pourrait nous donner immédiatement 400.000 quintaux métriques supplémentaires.

Le manioc est une des plantes les plus cultivées de la zone tropicale. Comme culture industrielle il est surtout exploité au Brésil, dans la presqu'île de Malacca et à Java, ainsi que dans nos colonies de Madagascar et de la Réunion. Il est importé en France sous forme de cossettes ou de bouchons, de farine, de fécule ou de tapioca.

La France pourrait consommer comme denrée panifiable des quantités appréciables de manioc provenant des colonies, s'il lui parvenait en état satisfaisant, mais les bouchons de

manioc sont grossièrement décortiqués et mal séchés. L'exportation des bouchons et des cossettes, telle qu'elle est pratiquée actuellement, doit être complètement arrêtée, et les producteurs de Madagascar et de la Réunion ne doivent plus expédier que de la farine, ce qui, d'ailleurs, leur procurera une économie de fret d'environ 30 %.

Encore faudrait-il que cette farine fût blutée à un taux convenable et constant et qu'elle ne fût point mélangée d'impuretés en quantités variables, suivant qu'on a plus ou moins cherché à présenter un produit de belle qualité ou à économiser du fret. La variabilité de qualité des envois enlève aux prix offerts en Europe une base sérieuse et leur donne un caractère spéculatif. Il n'y aura en France un marché sain de la farine de manioc, que lorsque les producteurs se seront concertés pour standardiser la marchandise et déposer des échantillons étalons dans les bourses de commerce.

La production de farine de manioc a pris à Madagascar une rapide extension. Elle est passée rapidement de 2.000 tonnes à 5.000 tonnes en 1920 et à 6.000 tonnes en 1921.

Une grande partie des bouchons, rondelles ou cossettes sont transformés en fécule. La qualité de la fécule de manioc est réputée comme notoirement inférieure à celle de la fécule de pomme de terre. Cela est inexact au point de vue intrinsèque, mais cela est vrai en fait parce que la fécule de manioc est mal préparée avec un outillage qui ne convient qu'à la fécule de pomme de terre. S'il est difficile d'exiger des féculeries métropolitaines un matériel adapté au travail du manioc, au moins devrait-il être de règle dans les féculeries exotiques. Or, sur douze féculeries installées à Madagascar (à Diégo-Suarez, Tamatave, Moramanga, Mananjary et Tananarive), une seule a un outillage adapté au manioc, toutes les autres ont de vieux matériels à pomme de terre. Pour la fécule comme pour la farine, le producteur devra fournir une qualité constante, standardisée.

Il convient de faire observer que la fécule de manioc concurrence la fécule de pomme de terre. Si une loi de 1908 a taxé à l'entrée les maniocs bruts, les fécules et les tapiocas

étrangers, cela n'a pas été pour protéger le manioc colonial mais bien la pomme de terre française qui avait à souffrir de la concurrence victorieuse des fécules et du manioc de Java. Avant la guerre, la manioc colonial n'était guère dangereux pour l'agriculture nationale : il était employé brut pour l'alimentation du bétail, ou était distillé, encore que le produit distillé fût très inférieur à l'alcool de betterave. Il était inutilisable pour l'alimentation. Depuis la guerre, de gros efforts sont faits pour rénover la culture de la pomme de terre et il est probable qu'ils seront couronnés de succès.

Dans ces conditions nouvelles, ou bien la fécule de manioc conservera sa médiocre qualité actuelle, et alors elle s'éliminera d'elle-même du marché métropolitain, ou bien elle sera améliorée, concurrencera dangereusement la fécule de pomme de terre, et courra, par suite, le risque de se voir fermer le débouché métropolitain maintenu en 1908.

Dans ce dernier cas, le manioc pourrait cependant fournir à Madagascar et à la Réunion un utile élément d'échange sur les marchés étrangers, mais il resterait encore aux producteurs la ressource de l'introduire en France sous forme de tapiocas. Nous importons 100.000 quintaux métriques de tapioca en flocons, qui est réexporté après granulation. Or, en 1921, la production de Madagascar n'a pas dépassé 2.000 quintaux métriques.

Il y a là, pour l'avenir, des possibilités de consommation de manioc beaucoup plus certaines que sous forme de farine, bien que les expériences qui ont été faites pendant la guerre pour venir avec le manioc en aide à la métropole dans la constitution de ses stocks de denrées panifiables aient rencontré un indéniable succès. Des essais de fabrication de pain, avec addition de 15, 20 ou 25 °/ₒ de fleur de farine de manioc, ont donné des résultats excellents. Mais on ne peut guère envisager, en temps normal, une large utilisation du manioc pour la panification : c'est ce qui semble résulter des vaines démarches que le Département des Colonies a faites auprès de la Chambre syndicale des négociants en grains de la Bourse de Commerce.

### 20° *Rhums*.

| QUANTITÉS ET VALEURS | | ANNÉES [1] | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | étrangères | coloniales | totales |
| Hectolitres d'alcool pur. | | 1913 . . | 13.046 | 153.905 | 166.951 |
| | | 1919 . . | 7.258 | 165.549 | 172.807 |
| | | 1920 . . | 13 | 212.864 | 212.877 |
| Francs . . . . . . . . | | 1913 . . | 1.738.130 | 17.429.838 | 19.167.968 |
| | | 1919 . . | 87.004.087 | 120.250.913 | 207.255.000 |
| | | 1920 . . | 16.900 | 269.896.400 | 269.913.300 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'augmentation du prix de la matière première et de la perte au change est de 10,46 en 1919 et de 11,06 en 1920.

En ce qui concerne les rhums, la situation des importations coloniales par rapport aux importations étrangères, qui était déjà excellente avant la guerre, s'est encore améliorée depuis. Nos colonies suffisent à tous nos besoins. Voici quelle était l'importance de leurs exportations pour 1913, la dernière année normale d'avant-guerre, et pour 1919, 1920 et 1921, d'après les renseignements fournis par les gouverneurs.

| ANNÉES | Martin qu | Guadeloupe | Réunion | Guyane | Madagascar |
|---|---|---|---|---|---|
| | *litres* | *litres* | *litres* | *litres* | *litres* |
| 1913 . . . . . | 18.821.900 | 9.540.000 | 3.693.700 | 1.300 | — |
| 1919 . . . . . | 33.109.158 | 19.582.660 | 3.866.047 | 1.411.225 | 80 837 |
| 1920 . . . . . | 22.449.370 | 16.650.062 | 4.204.707 | 43.019 | 94.775 |
| 1921 . . . . . | 14.951.946 | 9.054.063 | 3.983.408 | 1.230 | 161.914 |

La production de la Martinique, qui s'était élevée jusqu'à 37 millions de litres en 1919, est tombée à 19 millions de litres en 1921. Cette même année, la Guadeloupe a produit

1. Les statistiques de 1919 ne s'appliquent qu'aux onze premiers mois.

11 millions 1/2 de litres et la Réunion 5 millions de litres. La Nouvelle-Calédonie et l'Indochine produisent de faibles quantités qui sont consommées sur place.

A l'inventaire que nous venons d'établir de nos principales productions coloniales, nous ajouterons quelques indications relatives à certains autres produits ou denrées de valeur réelle que l'on trouve dans notre domaine d'outre-mer : le jute, la vanille et les quatre épices (poivre, girofle, muscade et cannelle) qui, importées dans nos colonies par Pierre Poivre sous le règne de Louis XV, sont devenues d'un usage si répandu.

## 21° *Jute.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 1.221.503 | 810 | 1.222 313 |
| | 1919 | 1.077.092 | » | 1.077.092 |
| | 1920 | 583.311 | 3.694 | 587.005 |
| Francs | 1913 | 273.291.180 | 48.600 | 73.339.780 |
| | 1919 | 106.801.664 | » | 206.801.664 |
| | 1920 | 45.835.950 | 923.500 | 146.759.450 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 3,15 en 1919 et de 4,08 en 1920.

Les Indes anglaises sont à peu près notre unique fournisseur de jute. L'Indochine qui, seule de nos colonies, produit cette matière, n'exportait en France avant la guerre que des quantités négligeables ; elle n'y exportait plus rien du tout en 1919. La hausse du change de la piastre avait porté un coup grave aux planteurs de jute. Sa baisse va leur permettre de reprendre leurs exploitations. Il est hautement désirable que cette culture fasse de rapides progrès. En effet, alors que la moyenne annuelle de nos importations de jute pour la période 1909-1913 est d'environ 101.000 tonnes, la moyenne

des exportations annuelles de nos colonies pour la même période est de 97 tonnes !

D'autres textiles comme le sisal, dont la culture est en voie d'extension rapide au Soudan par des entreprises européennes, présenteront à bref délai un intérêt particulier pour la corderie et notamment pour les liens des moissonneuses-lieuses. Il en a été exporté 43 tonnes en 1918. Le « dâ », dont la fibre se rapproche du jute, trouve d'excellentes conditions de culture dans la vallée du Niger ; il peut être employé dans la sacherie.

### 22° *Vanille.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS | | |
|---|---|---|---|---|
| | | étrangères | coloniales | totales |
| Quintaux métriques | 1913 | 119 | 408 | 527 |
| | 1919 | 111 | 1.955 | 2.066 |
| | 1920 | 555 | 13.810 | 14.365 |
| Francs | 1913 | 439.412 | 1.508.934 | 1.948.346 |
| | 1919 | 360.490 | 6.353.133 | 6.713.623 |
| | 1920 | 241.686 | 6.007.611 | 6.249.297 |

Le coefficient d'augmentation, provenant ici presque uniquement de l'élévation du prix de la matière première pour 1919 est de 1,13 ; pour 1920 les prix accusent malheureusement une baisse sur ceux de 1913. La vanille est une production essentiellement française.

Pendant la période de 1909-1913, la consommation annuelle de cet aromate a été, en France, de 610 quintaux métriques, alors que les colonies ont exporté dans le monde entier 4.290 quintaux métriques. Un large excédent était donc, dès cette époque, disponible pour l'exportation à l'étranger.

La France, par son domaine colonial, continue donc à être le principal pays producteur de vanille. Elle possède même une sorte de monopole puisque, sur une production mondiale en 1919 de 8.650 quintaux métriques, sa part dépasse les trois quarts, exactement 6.700 quintaux métriques.

| PRODUITS | VALEUR TOTALE EN FRANCS en 1913 | en 1919 | en 1920 |
|---|---|---|---|
| . . . . . . . . . . . | 707.747.330 | 2.005.257.950 | 2.922.359.130 |
| s . . . . . . . . . . | 583.996.918 | 2.969.921.410 | 7.094.627.945 |
| n laine . . . . . . | 578.491.818 | 1.501.766.300 | 3.055.303.653 |
| s (y compris le malt). . | 565.255.983 | 2.738.782.630 | 4.740.778.567 |
| et fruits oléagineux. . | 387.551.478 | 891.067.786 | 1.252.450.499 |
| bourres de soie . . . | 361.079.165 | 973.938.500 | 1.601.926.300 |
| . . . . . . . . . . . | 271.785.595 | 711.041.420 | 573.351.925 |
| et pelleteries. . . . . | 248.925.325 | 765.387.700 | 509.015.250 |
| mmun . . . . . . . . | 210.052.250 | 365.719.123 | 880.672.802 |
| . . . . . . . . . . . | 207.514.170 | 934.654.230 | 910.947.820 |
| . . . . . . . . . . . | 198.379.905 | 211.676.140 | 416.834.525 |
| de pétrole et de schiste. | 164.575.861 | 648.612.147 | 1.090.652.817 |
| ouc. . . . . . . . . . | 122.783.200 | 243.418.500 | 285.803.235 |
| . . . . . . . . . . . | 117.092.573 | 26.272.060 | 127.108.250 |
| is de toutes sortes. . . | 107.706.163 | 96.221.822 | 172.252.944 |
| de table . . . . . . | 87.766.546 | 138.541.808 | 175.115.810 |
| s . . . . . . . . . . | 85.069.902 | 182.785.460 | 341.837 338 |
| de parure . . . . . | 75.758.350 | 19.226.150 | 17.627.850 |
| . . . . . . . . . . . | 73.339.780 | 206.801.664 | 146.759.450 |
| préparées et cuirs. . . | 71.238.825 | 819.534.960 | 238.241.650 |
| e cellulose . . . . . | 67.404.299 | 208.965.395 | 508.240.380 |
| . . . . . . . . . . . | 65.286.798 | 389.708.853 | 180.104.361 |
| s de mer. . . . . . . | 64.799.323 | 242.793.400 | 332.147.840 |
| . . . . . . . . . . . | 54.797.069 | 78.256.810 | 163.905.390 |
| . . . . . . . . . . . | 54.568.705 | 199.572.690 | 275.074.920 |
| x. . . . . . . . . . . | 48.667.339 | 110.567.235 | 260.642.255 |
| . . . . . . . . . . . | 46.953.142 | 60.380.017 | 134.379.303 |
| . . . . . . . . . . . | 46.190.635 | 90.600.200 | 122.151.175 |
| . . . . . . . . . . . | 45.791.642 | 226.437.658 | 246.235.329 |
| de volaille. . . . . . | 45.735.690 | 92.940.000 | 48.998.516 |
| et terres servant aux et métiers . . . . . . | 44.720.500 | 91.394.879 | 185.109.147 |
| s fraîches ou conservées. | 40.894.542 | 739.349.435 | 644.037.540 |
| . . . . . . . . . . . | 35.429.000 | 3.937.500 | 25.547.000 |
| . . . . . . . . . . . | 34.301.917 | 1.145.312.530 | 2.090.537.042 |
| végétales fixes . . . . | 27.078.307 | 255.236.180 | 345.519.610 |
| otiques. . . . . . . . | 25.939.386 | 52 958.250 | 134.141.220 |
| es, margarine. . . . . | 25.867.967 | 259.191.730 | 193.224.125 |
| s médicinales . . . . | 25.584.030 | 76.960.608 | 88.570 210 |
| aux . . . . . . . . . | 21.961.298 | 7.062.840 | 8.807.362 |
| . . . . . . . . . . . | 20.509.320 | 89.616.250 | 210.507.400 |
| d'olive . . . . . . . . | 18.456.840 | 311.604.725 | 58.220.200 |
| de bétail . . . . . . | 17.937.728 | 16.689.600 | 74.450.000 |
| es divers . . . . . . . | 13.963.860 | 26.834.220 | 21.847.806 |
| . . . . . . . . . . . | 4.706.130 | 15 267.420 | 14.611.200 |
| . . . . . . . . . . . | 3.308.342 | 3.486.360 | 22.289.538 |
| . . . . . . . . . . . | 1.948.346 | 6.713.623 | 6.249.297 |
| . . . . . . . . . . . | 1.675.879 | 10.704.130 | 5.290.901 |
| Totaux . . . . . . . | .124.592.171 | 21.266.170.298 | 32.954.561.827 |

# I. — VALEUR DES PRINCIPALES IMPORTATIONS EN 1913, 1919 ET 1920

| PRODUITS | IMPORTATIONS | | | | | | VALEUR TOTALE EN FRANCS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DE L'ÉTRANGER | | | DES COLONIES | | | | | |
| | en 1913 | en 1919 | en 1920 | en 1913 | en 1919 | en 1920 | en 1913 | en 1919 | en 1920 |
| es. . . . . . . . . . . . | 687.300.605 | 1.912.780.800 | 2.811.308.840 | 14.446.725 | 92.477.150 | 111.050.290 | 707.747.330 | 2.005.257.950 | 2.922.359.130 |
| lles . . . . . . . . . . | 583.994.688 | 2.969.914.160 | 7.094.589.935 | 2.230 | 7.250 | 38.010 | 583.996.918 | 2.969.921.410 | 7.094.627.945 |
| a en laine . . . . . . | 577.265.583 | 1.493.047.800 | 3.022 990.633 | 1.229.235 | 8.718.500 | 32.318.020 | 578.494.818 | 1.501.766.300 | 3.055.303.653 |
| les (y compris le malt). . | 480.267.813 | 2.243.603.900 | 4.642.984.939 | 84.988.170 | 495.178.730 | 97.793.628 | 565.255.983 | 2.738.782.630 | 4.740.778.567 |
| es et fruits oléagineux. . | 285.815.136 | 575.401.717 | 620.470.618 | 101.736.342 | 318.666.069 | 622.979.881 | 387.551.478 | 894.067.786 | 1.252.450.499 |
| et bourres de soie . . . | 365.145.420 | 971.390.800 | 1.596.247 800 | 933.740 | 2.547.700 | 5.678.500 | 361.079.165 | 973.938.500 | 1.601.926.300 |
| . . . . . . . . . . . . | 119.246.245 | 366.149.760 | 330.008.725 | 152.539.350 | 344.891.660 | 243.343.200 | 271.785.595 | 711.041.420 | 573.351.925 |
| x et pelleteries. . . . . | 224.153.333 | 591.008.100 | 373.743.600 | 24.771.992 | 174.379.600 | 135.271.650 | 248.925.325 | 765.387.700 | 509.015.250 |
| commun . . . . . . . . | 205.014.811 | 356.130.473 | 865.223.552 | 5.037.439 | 9.588.650 | 15.449.250 | 210.052.250 | 365.719.123 | 880.672.802 |
| . . . . . . . . . . . . | 205.625.610 | 914 601.690 | 891.194.320 | 1.888.560 | 20.052.540 | 19.753.500 | 207.514.170 | 934.654.230 | 910.947.820 |
| re. . . . . . . . . . . | 186.866.692 | 210.851.000 | 415.637.925 | 1.513.213 | 825.140 | 1.196.600 | 198.379.905 | 211.676.140 | 416.834.525 |
| es de pétrole et de schiste. | 164.573.770 | 648.587.264 | 1.090.504.202 | 2.091 | 24.883 | 148.615 | 164.575.861 | 648.612.147 | 1.090.652.817 |
| tchouc. . . . . . . . . | 103.598.400 | 202.881.600 | 237.810.735 | 19.184.800 | 40.536.900 | 47.992.500 | 122.783.200 | 243.418.500 | 285.803.235 |
| . . . . . . . . . . . . | 117.092.573 | 26.272.060 | 126.552.540 | » | » | 555.710 | 117.092.573 | 26.272.060 | 127.108.250 |
| erais de toutes sortes. . . | 103.833.742 | 83.208.175 | 144.751.291 | 3.872.421 | 13.013.647 | 27.501.653 | 107.706.163 | 96.221.822 | 172.252.944 |
| s de table . . . . . . . | 71.964.043 | 111.780.973 | 120.924.170 | 15.802.503 | 26.760.835 | 54.191.640 | 87.766.546 | 138.541.808 | 175.115.810 |
| tes . . . . . . . . . . | 85.069.012 | 182.785.460 | 341.837.338 | 890 | » | » | 85.069.902 | 182.785.460 | 341.837 338 |
| es de parure . . . . . . | 75.177.660 | 19.063.900 | 17.579.625 | 580.690 | 162.250 | 48.225 | 75.758.350 | 19.226.150 | 17.627.850 |
| . . . . . . . . . . . . | 73.291.180 | 206.801.664 | 145.835.950 | 48.600 | » | 923.500 | 73.339.780 | 206.801.664 | 146.759.450 |
| x préparées et cuirs. . . | 70.846.125 | 815.609.400 | 235 938.450 | 392.700 | 3.925.560 | 2.303.200 | 71.238.825 | 819.534.960 | 238.241.650 |
| s de cellulose . . . . . | 67.398.683 | 208.963.145 | 508.157.080 | 5.616 | 2.250 | 83.300 | 67.404.299 | 208.965.395 | 508.240.380 |
| . . . . . . . . . . . . | 8.371.884 | 215.792.375 | 40.899.493 | 56.914.914 | 173.916.478 | 139.204.868 | 65.286.798 | 389.708.853 | 180.104.361 |
| sons de mer. . . . . . . | 19.987.568 | 79.320.900 | 156.731.710 | 44.811.755 | 163.472.500 | 175.416.130 | 64.799.323 | 242.793.400 | 332.147.840 |
| . . . . . . . . . . . . | 50.126.241 | 78.146.719 | 163.500.140 | 4.670.828 | 110.091 | 405.250 | 54.797.069 | 78.256.810 | 163.905.390 |
| ao. . . . . . . . . . . | 53.323.630 | 185.776.280 | 262.623.870 | 1.245.075 | 13.796.410 | 12.451.050 | 54.568.705 | 199.572.690 | 275.074.920 |
| iaux. . . . . . . . . . | 8.113.137 | 40.733.190 | 37.347.775 | 40.554.202 | 69.834.045 | 223.294.480 | 48.667.339 | 110.567.235 | 260.642.255 |
| mb. . . . . . . . . . . | 41.662.541 | 49.157.767 | 118.913.425 | 5.290.601 | 11.222.250 | 15.465.878 | 46.953.142 | 60.380.017 | 134.379.303 |
| a . . . . . . . . . . . | 45.898.767 | 89.802.350 | 121.292.925 | 291.868 | 797.850 | 858.250 | 46.190.635 | 90.600.200 | 122.151.175 |
| acs . . . . . . . . . . | 44.288.804 | 177.344.603 | 202.243.723 | 1.502.838 | 49.092.965 | 43.991.606 | 45.791.642 | 226.437.658 | 246.235.329 |
| s de volaille. . . . . . | 45.644.775 | 8 401.600 | 11.725.280 | 90.915 | 81.538.400 | 37.273.236 | 45.735.690 | 92.940.000 | 48.998.516 |
| res et terres servant aux ts et métiers . . . . . . | 19.810.367 | 65.636.842 | 56.463.506 | 24.910.133 | 25.758.037 | 128.645.641 | 44.720.500 | 91.394.879 | 185.109.147 |
| des fraîches ou conservées. | 34.761.119 | 715.786.620 | 580.766.320 | 6.133.423 | 23.562.815 | 63.271.220 | 40.894.542 | 739.349.435 | 644.037.540 |
| ne . . . . . . . . . . | 35.429.000 | 3.937.500 | 25.547.000 | » | » | » | 35.429.000 | 3.937.500 | 25.547.000 |
| es . . . . . . . . . . | 5.217.489 | 1.041.007.000 | 1.995.489.820 | 29.084.428 | 104.305.530 | 95.097.222 | 34.301.917 | 1.145.312.530 | 2.090.537.042 |
| es végétales fixes . . . . | 16.003.967 | 187.917.060 | 212.079.710 | 11.074.340 | 67.310.120 | 133.439.900 | 27.078.307 | 255.236.180 | 345.519.610 |
| exotiques. . . . . . . | 19.125.148 | 35.358.000 | 100.520.770 | 6.814.238 | 17.600 250 | 33.620.450 | 25.939.386 | 52.958.250 | 134.141.220 |
| sses, margarine. . . . . | 24.344.574 | 253.315.350 | 185.307.445 | 1.523.393 | 5.876.380 | 7.916.680 | 25.867.967 | 259.191.730 | 193.224.125 |
| ces médicinales . . . . . | 23.984.855 | 66.049 058 | 80.176.830 | 1.599.175 | 10.911.550 | 8.393.380 | 25.584.030 | 76.960.608 | 88.570 210 |
| teaux . . . . . . . . . | 21.935.951 | 7.033.180 | 8.348.017 | 25.347 | 29.660 | 459.345 | 21.961.298 | 7.062.840 | 8.807.362 |
| re . . . . . . . . . . | 20.505.470 | 89.571.850 | 210.506.300 | 3.850 | 44.400 | 1.100 | 20.509.320 | 89.616.250 | 210.507.400 |
| e d'olive . . . . . . . . | 4.435.560 | 182.113.750 | 37.465.850 | 14.021.280 | 129.490.975 | 20.754.350 | 18.456.840 | 311.604.725 | 58.220.200 |
| es de bétail . . . . . . | 16.975.500 | 16.150 875 | 71.411.000 | 962.228 | 538.725 | 3.039 000 | 17.937.728 | 16.689.600 | 74.450.000 |
| mes divers . . . . . . | 5.978.280 | 24.001.640 | 16.571.228 | 7.985.580 | 2.832.580 | 5.276.578 | 13.963.860 | 26.834.220 | 21.847.806 |
| . . . . . . . . . . . . | 3.701.100 | 13 221.180 | 12.437.600 | 1.005.030 | 2.046.240 | 2.173.600 | 4.706.130 | 15 267.420 | 14.611.200 |
| ioc . . . . . . . . . . | 75 | 148.920 | 6.426.443 | 3.308.267 | 3.337.440 | 15 863.095 | 3.308.342 | 3.486.360 | 22.289.538 |
| lle . . . . . . . . . . | 439.412 | 360.490 | 241.686 | 1.508.934 | 6.353.133 | 6.007.611 | 1.948.346 | 6.713.623 | 6.249.297 |
| et. . . . . . . . . . . | 1.605.261 | 532.180 | 1.841.870 | 70.618 | 10.171.950 | 3.449.031 | 1.675.879 | 10.704.130 | 5.290.901 |
| Totaux . . . . . . . | 5.430.211.604 | 18.737.451.210 | 30.360.172.004 | 694.380.567 | 2.528.716.088 | 2.594.389.823 | 6.124.592.171 | 21.266.170.298 | 32.954.561.827 |

| PRODUITS | U | IMPORTATIONS TOTALES 1913 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|
| | Q | 2.855.697 | 1.659.400 | 1.734.132 |
| s | | 228.669.670 | 220.998.790 | 301.257.740 |
| | | 3.296.247 | 2.185.471 | 2.349.272 |
| s y compris le malt. | | 29.280.092 | 31.779.205 | 35.699.034 |
| s et fruits oléagineux. | | 9.633.314 | 5.454.777 | 6.602.638 |
| t bourres de soie. | | 188.237 | 141.282 | 133.996 |
| | 1 | 7.610.141 | 6.868.610 | 5.595.465 |
| et pelleteries | Q | 752.675 | 700.074 | 515.083 |
| ommuns | | 20.528.570 | 8.209.110 | 12.705.190 |
| | | 1 152.849 | 2.076.942 | 1.469.249 |
| | | 1.263.350 | 680.628 | 824.967 |
| de pétrole et de schiste. | 1 | 7.038.417 | 7.512.599 | 10.185.601 |
| houc | Q | 153.479 | 307.347 | 235.229 |
| | | 1.128.496 | 26.479 | 98.959 |
| is de toutes sortes | | 19.224.211 | 4.893.932 | 6.553.079 |
| de table | | 2 530.142 | 2.738.431 | 1.447.880 |
| es. | | 3.321.974 | 1.661.686 | 2.745.698 |
| s de parure | | 810.402 | 34 | 3.010 |
| | | 1.222.313 | 1.077.092 | 587.005 |
| préparées et cuirs | | 83.417 | 267.552 | 90.293 |
| de cellulose. | | 4 649.484 | 2.753.657 | 3.611.550 |
| | | 2.621.186 | 1.589.058 | 899.767 |
| ons de mer | | 490.853 | 711.997 | 834.403 |
| | | 2.187.156 | 476.733 | 587.750 |
| | | 296.612 | 541.463 | 485.141 |
| ux | | 585.350 | 429.495 | 611.868 |
| | | 1.175.614 | 559.259 | 572.539 |
| | | 112.642 | 97.878 | 69.670 |
| s | | 372.483 | 527.910 | 369.023 |
| de volaille | | 277.186 | 148.942 | 60.343 |
| s et terres servant aux et métiers | | 14.837.510 | 6.521.804 | 12.086.003 |
| es fraîches ou conservées. | | 179.926 | 2.598.707 | 2.051.130 |
| e | | 51 50 | 2 19 | 7 |
| s | | 1.149.573 | 6.277.276 | 6.263.366 |
| s végétales fixes. | | 309.253 | 791.774 | 797.461 |
| exotiques | | 1.645.820 | 483.340 | 1.100.610 |
| ses, margarine | | 274 382 | 968.056 | 617.189 |
| es médicinales | | 136.913 | 127.305 | 127.206 |
| eaux. | | 1.686.284 | 141.182 | 160.096 |
| e | | 1.864.260 | 2.353.530 | 4.776.030 |
| d'olive. | | 144.819 | 551.298 | 84.505 |
| es de bétail. | | 519.303 | 60.454 | 99.190 |
| nes divers. | | 349.721 | 512.346 | 258.205 |
| | | 12.067 | 20.772 | 18.264 |
| oc | | 200.507 | 29.053 | 253.440 |
| le | K | 52.658 | 206.600 | 143.662 |
| t | Q | 61.724 | 97.310 | 39.794 |

## II. — POIDS DES PRINCIPALES IMPORTATIONS EN 1913, 1919 ET 1920

| PRODUITS | Unité | IMPORTATIONS — DE L'ÉTRANGER 1913 | | | IMPORTATIONS — DES COLONIES | | | IMPORTATIONS TOTALES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1913 | 1919 | 1920 | 1913 | 1919 | 1920 | 1913 | 1919 | 1920 |
| …nes | Q. M. | 2.758.427 | 1.558.091 | 1.629.866 | 97.270 | 101 309 | 104.266 | 2.855.697 | 1.659.400 | 1.734.132 |
| …es | — | 228.668.760 | 220.998.250 | 301.256.390 | 910 | 540 | 1.350 | 228.669.670 | 220.998.790 | 301.257.740 |
| …on | — | 3.288.612 | 2.169.021 | 2.322.114 | 7.635 | 16.450 | 27.158 | 3.296.247 | 2.185.471 | 2.349.272 |
| …éales y compris le malt | — | 25.392.668 | 24.638.536 | 34.634.001 | 3.887.424 | 7.140.669 | 1.065.033 | 29.280.092 | 31.779.205 | 35.699.034 |
| …es et fruits oléagineux | — | 6.865.794 | 2.896.206 | 3.030.796 | 2.767.520 | 2.558.571 | 3.571.842 | 9.633.314 | 5.454.777 | 6.602.638 |
| …es et bourres de soie | — | 187.406 | 140.931 | 133.049 | 831 | 351 | 947 | 188.237 | 141.282 | 133.996 |
| …ns | Hect. | 2.846.048 | 3.293.606 | 3.256.183 | 4.764.093 | 3.575.004 | 2.339.282 | 7.610.141 | 6.868.610 | 5.595.465 |
| …x et pelleteries | Q. M. | 668.848 | 525.622 | 349.679 | 38.827 | 174.452 | 165.404 | 752.675 | 700.074 | 515.083 |
| …s communs | — | 20.219.050 | 8.108.850 | 1.577.710 | 109.520 | 100.260 | 127.480 | 20.528.570 | 8.209.110 | 12.705.190 |
| …fé | — | 1.142.357 | 2.032.381 | 1.437.392 | 10.492 | 44.561 | 31.857 | 1 152.849 | 2.076.942 | 1.469.249 |
| …ivre | — | 1.251.465 | 676.997 | 819.736 | 11.885 | 3.631 | 5.231 | 1.263.350 | 680.628 | 824.967 |
| …iles de pétrole et de schiste | Hect. | 7.038.417 | 7.512.452 | 10.184.392 | » | 147 | 1.209 | 7.038.417 | 7.512.599 | 10.185.601 |
| …outchouc | Q. M. | 129.498 | 256.164 | 195.729 | 23.981 | 51.183 | 39.500 | 153.479 | 307.347 | 235.229 |
| … | — | 1.128.496 | 26.479 | 97.515 | » | » | 1.444 | 1.128.496 | 26.479 | 98.959 |
| …nerais de toutes sortes | — | 18.579.187 | 4.363.948 | 5.646.553 | 645.024 | 529.984 | 906.526 | 19.224.211 | 4.893.932 | 6.553.079 |
| …its de table | — | 2.165.164 | 2.272.397 | 1.086.590 | 364.978 | 466.034 | 361.290 | 2.530.142 | 2.738.431 | 1.447.880 |
| …rates | — | 3.321.954 | 1.661.686 | 2.745.698 | 20 | » | » | 3.321.974 | 1.661.686 | 2.745.698 |
| …mes de parure | — | 803.051 | 23 | 3.000 | 7.351 | 11 | 10 | 810.402 | 34 | 3.010 |
| …te | — | 1.221.503 | 1.077.092 | 583.311 | 810 | » | 3.694 | 1.222.313 | 1.077.092 | 587.005 |
| …aux préparées et cuirs | — | 82.865 | 266.034 | 89.139 | 552 | 1.518 | 1.154 | 83.417 | 267.552 | 90.293 |
| …tes de cellulose | — | 4.648.782 | 2.753.630 | 3.611.060 | 702 | 27 | 490 | 4 649.484 | 2.753.657 | 3.611.550 |
| … | — | 415.777 | 880.907 | 203.650 | 2.205.409 | 708.151 | 696.117 | 2.621.186 | 1.589.058 | 899.767 |
| …issons de mer | — | 171.531 | 259.349 | 394.525 | 319.322 | 452.648 | 439.878 | 490.853 | 711.997 | 834.403 |
| …c | — | 1.937.557 | 475.440 | 584.941 | 249.599 | 1.293 | 2.809 | 2.187.156 | 476.733 | 587.750 |
| … | — | 289.501 | 503.804 | 462.826 | 7.111 | 37.659 | 22.315 | 296.612 | 541.463 | 485.141 |
| …stiaux | — | 79.022 | 178.461 | 96.395 | 506.328 | 251.034 | 515.473 | 585.350 | 429.495 | 611.868 |
| …omb | — | 970.432 | 480.736 | 505.005 | 205.182 | 78.523 | 67.534 | 1.175.614 | 559.259 | 572.539 |
| …ain | — | 111.049 | 97.015 | 69.179 | 1.593 | 863 | 491 | 112.642 | 97.878 | 69.670 |
| …bacs | — | 351 543 | 410 621 | 294.132 | 20.940 | 117.289 | 74.891 | 372.483 | 527.910 | 369.023 |
| …fs de volaille | — | 276.635 | 13.464 | 14.440 | 551 | 135.478 | 45.903 | 277.186 | 148.942 | 60.343 |
| …es et terres servant aux …s et métiers | — | 6.962.307 | 1.546.333 | 3.594.490 | 7.875.203 | 4.975.471 | 8.491.513 | 14.837.510 | 6.521.804 | 12.086.003 |
| …des fraîches ou conservées | — | 150.878 | 2.523.463 | 1.857.178 | 29.048 | 75.244 | 193.952 | 179.926 | 2.598.707 | 2.051.130 |
| …e | — | 51 50 | 2 19 | 7 | » | » | » | 51 50 | 2 19 | 7 |
| …es | — | 180.092 | 5.476.379 | 5.524.963 | 969.481 | 800.897 | 738.403 | 1.149.573 | 6.277.276 | 6.263.366 |
| …es végétales fixes | — | 174.141 | 586.751 | 465.944 | 135.112 | 205.023 | 331.517 | 309.253 | 791.774 | 797.461 |
| …is exotiques | — | 1.284.940 | 320.410 | 786.850 | 360.880 | 162.930 | 313.760 | 1.645.820 | 483.340 | 1.100.610 |
| …aisses, margarine | — | 262.282 | 945.594 | 592.503 | 12.100 | 22.462 | 24.686 | 274 382 | 968.056 | 617.189 |
| …pèces médicinales | — | 130.700 | 102.158 | 109.230 | 6.213 | 25.147 | 17.976 | 136.913 | 127.305 | 127.206 |
| …teaux | — | 1.684.103 | 140.672 | 153.781 | 2.181 | 510 | 6.315 | 1.686.284 | 141.182 | 160.096 |
| …re | — | 1.863.910 | 2.349.090 | 4.776.020 | 350 | 4.440 | 10 | 1.864.260 | 2.353.530 | 4.776.030 |
| …e d'olive | — | 36.963 | 316.720 | 54.370 | 107.856 | 234.578 | 30.135 | 144.819 | 551.298 | 84.505 |
| …es de bétail | — | 435.156 | 58.495 | 95.138 | 84.147 | 1.959 | 4.052 | 519.303 | 60.454 | 99.190 |
| …mes divers | — | 153.075 | 457.700 | 198.046 | 196.646 | 54.646 | 60.159 | 349.721 | 512.346 | 258.205 |
| … | — | 9.490 | 17.988 | 15.547 | 2.577 | 2.784 | 2.717 | 12.067 | 20.772 | 18.264 |
| …oc | — | 6 | 1.241 | 67.882 | 200.501 | 27.812 | 185.558 | 200.507 | 29.053 | 253.440 |
| …le | Kilo. | 11.876 | 11.100 | 5.556 | 40.782 | 195.000 | 138.106 | 52.658 | 206.600 | 143.662 |
| …illet | Q. M. | 59.220 | 4.838 | 13.880 | 2.504 | 92.472 | 25.914 | 61.724 | 97.310 | 39.794 |

23° *Poivre.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 1.622 | 36.664 | 37.286 |
| | 1919 | 14.149 | 21.400 | 35.549 |
| | 1920 | 8.010 | 15.146 | 23.156 |
| Francs | 1913 | 267.630 | 5.884.560 | 6.152.190 |
| | 1919 | 9.196.850 | 13.910.000 | 23.106.850 |
| | 1920 | 4.886.100 | 9.239.060 | 14.125.160 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 3,95 en 1919 et de 3,67 en 1920.

Pendant la période 1909-1913, la France a consommé annuellement, en moyenne, 42.000 quintaux métriques de poivre,avec une exportation coloniale (Indochine) de 45.000 quintaux métriques, supérieure à la demande métropolitaine. Pour la période de guerre 1915-1919, la consommation moyenne annuelle est tombée à 20.000 quintaux métriques, tandis que la production de l'Indochine se maintenait au-dessus de 40.000 quintaux métriques.

La diminution constatée pour la période 1915-1919 n'est vraisemblablement que le résultat d'une situation anormale. Pour cette épice, l'Indochine est en mesure de subvenir complètement aux besoins de la métropole et on ne peut s'expliquer que par la crise du change de la piastre le chiffre considérable des importations étrangères de 1919, chiffre qui a diminué de moitié en 1920.

24° *Girofle.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 1 | 611 | 612 |
| | 1919 | 162 | 1.427 | 1.589 |
| | 1920 | 23 | 2.391 | 2.414 |
| Francs | 1913 | 165 | 95.391 | 95.556 |
| | 1919 | 129.600 | 1.115.770 | 1.245 370 |
| | 1920 | 16.680 | 1.748.790 | 1.765.470 |

Le coefficient d'augmentation provenant principalement de l'élévation du prix de la matière première est de 4,95 en 1917 et de 4,61 en 1920.

Pendant la période de 1909-1913, la consommation du girofle, en France, a été de 900 quintaux métriques par an en moyenne, avec une exportation coloniale (Madagascar principalement) de 1.500 quintaux métriques. Pendant ces dernières années, la consommation du girofle s'est élevée en moyenne à 1.500 quintaux métriques par an. Mais en même temps la production coloniale montait à 5.000 quintaux métriques (en 1919), ce qui laisse un très large excédent pour l'exportation à l'étranger.

Il est à noter, d'autre part, que nos importations de girofle servent à alimenter l'industrie de la parfumerte qui donne lieu à d'importantes exportations.

Pendant la guerre, l'essence de clou de girofle a été utilisée par la défense nationale pour dissoudre et étendre certains vernis employés dans la construction des avions.

### 25° *Cannelle.*

| QUANTITÉS ET VALEURS | ANNÉES | IMPORTATIONS étrangères | IMPORTATIONS coloniales | IMPORTATIONS totales |
|---|---|---|---|---|
| Quintaux métriques | 1913 | 560 | 9 | 569 |
| | 1919 | 2.501 | 92 | 2.593 |
| | 1920 | 1.360 | 270 | 1.630 |
| Francs | 1913 | 182.000 | 2.925 | 184.925 |
| | 1919 | 1.688.175 | 62.100 | 1.750.275 |
| | 1920 | 591.600 | 117.450 | 709.050 |

Le coefficient d'augmentation provenant à la fois de l'élévation du prix de la matière première et de la perte au change est de 2,07 en 1919 et de 1,36 en 1920.

Pendant la période 1909-1913 la consommation moyenne annuelle était de 620 quintaux métriques. Elle s'est élevée en 1919 à 2.600 quintaux métriques. Comme tous les pays

européens nous ne consommons qu'une espèce particulière produite par le cannelier de Ceylan.

La production indochinoise de 1919 s'est élevée à 8.370 quintaux métriques ; mais il s'agit ici d'une sorte encore peu appréciée en Europe malgré ses qualités. Notre colonie d'Extrême-Orient ne participe donc pas à l'approvisionnement de la métropole d'une façon appréciable.

## Section III

## NOS RESSOURCES COLONIALES ET NOTRE BALANCE COMMERCIALE

Il faut arrêter ici l'inventaire que nous avons poursuivi, en laissant de côté un certain nombre de matières premières que nous pourrions trouver encore dans notre domaine colonial.

Cet examen, si rapide soit-il, fait apparaître la réalité des choses : les ressources de nos colonies sont immenses, inépuisables ; on les voit, on les touche. Continuerons-nous à les contempler sans faire ce qui est nécessaire pour les exploiter ?

Si nous récapitulons nos principales importations en valeur et en poids, nous nous convaincrons que nous ne pouvons plus demeurer dans cette attitude expectante.

Notre situation ressort nettement de ces statistiques comme très sérieuse :

*Voir les 2 tableaux hors-texte entre les pages 272 et 273.*

L'équilibre de notre balance commerciale doit évidemment être recherché à la fois par un accroissement de nos exportations et une diminution de nos importations. L'accroissement de nos exportations peut être attendu de la renaissance de l'industrie et du commerce nationaux. Mais il est une grosse part des importations qui ne saurait être diminuée : c'est celle des matières premières que la métropole ne produit pas. A défaut d'une diminution, on peut rechercher un « déplacement » d'importations, en substituant la provenance des colonies à celle des pays étrangers, et obtenir ainsi indirectement un relèvement de notre change.

Avant la guerre, nous importions environ 6 milliards 1/2 de francs de matières premières, dont 700 millions seulement venaient des colonies.

Après la guerre, nous en avons importé jusqu'à 22 milliards de francs, dont 2 milliards 1/2 seulement en provenance des colonies, soit à peine quatre fois plus, sans que le rapport des importations étrangères et coloniales se soit trouvé sensiblement modifié. Il est bon de remarquer d'ailleurs que cet accroissement *en valeur* est factice et correspond à la baisse du pouvoir d'achat du papier-monnaie, puisque le total des importations *en poids* de 1919 accuse une diminution sur le total de 1913 et que celui de 1920 est à peine égal à celui de 1913.

La position que nous avons dans nos échanges internationaux ne peut pas être maintenue. De ces 18 milliards 1/2 de produits alimentaires et de matières premières que nous demandons au dehors, encore en 1921, une bonne moitié, sinon davantage, peut nous être procurée par un empire colonial où se rencontrent toutes les variétés de climats et, partant, de cultures. L'examen de nos diverses importations a révélé l'existence de fissures par lesquelles le peu d'or qui nous reste s'échappe à flots pressés. Il faut, à tout prix et sans tarder, réduire notre dette à l'étranger qui s'est accrue dans d'inquiétantes proportions. Les Allemands ont déjà rétabli leur balance commerciale [1]. Faut-il considérer sans émoi que

1. Les statistiques mensuelles du commerce spécial du Reich indiquent un excédent des exportations sur les importations depuis le mois d'avril 1920.

les vaincus se trouvent dès maintenant, pour leur commerce international, en meilleure posture que les vainqueurs ?

Le premier devoir est de nous écarter, par un effort énergique, du tourbillon qui nous entraînerait vers le gouffre. Il faut agir, agir avec ardeur, avec rudesse même, sans lassitude et sans faiblesse. Agir aux colonies, c'est assurer le salut de la France et celui des colonies elles-mêmes. Il faut sans délai organiser puissamment les instruments et les moyens de la production coloniale.

CHAPITRE VI

# L'ŒUVRE D'ORGANISATION DÉJA RÉALISÉE

Qu'a-t-on fait, jusqu'ici, pour les organiser ?

Ainsi qu'il a été indiqué au début même de cet exposé, la constitution de notre domaine colonial étant un fait relativement récent, nous n'avons guère eu le temps de concevoir, pour l'organisation de sa mise en valeur, de larges plans et de vastes desseins. Notre expansion coloniale, au surplus, a porté dans son ensemble sur des pays à populations primitives, souvent d'une assez faible densité, et dont les territoires n'étaient pas toujours parmi les plus faciles à exploiter. Les efforts qu'on a déjà faits pour les mettre en valeur ne sont cependant pas à dédaigner. Toutefois, si l'œuvre déjà réalisée semble considérable, son importance apparaît bien diminuée quand nous la comparons à celle qu'ont accomplie d'autres nations dans leurs domaines coloniaux respectifs.

Cela est vrai surtout, nous avons hâte de le dire, en ce qui concerne l'outillage économique et l'exploitation des richesses matérielles. Nous pouvons, au contraire, affronter sans humilité la comparaison s'il s'agit d'envisager la mise en valeur de la *richesse humaine* et de mesurer les initiatives généreuses que notre pays, fidèle à sa tradition civilisatrice, a consacrées à l'amélioration physique et morale des races placées sous son autorité.

L'importance que nous assignons à ce « but » de la colonisation nous invite à lui donner ici la première place, dans le bilan que nous allons dresser de l'œuvre de mise en valeur accomplie par la France aux colonies.

Section Première

## ASSISTANCE MÉDICALE ET HYGIÈNE

Pour montrer les progrès qui ont été accomplis en matière d'assistance et d'hygiène dans les diverses parties de notre domaine colonial, il suffira de comparer, à vingt ans de distance, l'importance des crédits qui y ont été consacrés dans les budgets des diverses colonies ou groupes de colonies.

Les sommes allouées à l'assistance médicale et à l'hygiène publique sont quatorze fois plus importantes en 1922 qu'en 1900. Elles ont passé de 3 millions 1/2 à 47 millions, ainsi que le montre le tableau ci-après :

| COLONIES | 1900 | 1922 | En plus pour 1922 |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française | 405.508 | 9.964.579 | 9.559.071 |
| Togo | — | 440.950 | 440.950 |
| Afrique équatoriale française | 111.871 | 2.013.061 | 1.901.190 |
| Cameroun | — | 1.452.121 | 1.452.121 |
| Indochine [1] | 1.666.590 | 20.332.224 | 18.665.634 |
| Madagascar | — | 7.815.733 | 7.815.733 |
| Côte des Somalis | 18.600 | 195.791 | 177.191 |
| Réunion | 212.949 | 450.925 | 237.976 |
| Etablissements français dans l'Inde | 204.665 | 373.065 | 168.400 |
| Saint-Pierre et Miquelon | 14.551 | 42.612 | 28.061 |
| Martinique | 314.400 | 1.411.190 | 1.096.790 |
| Guadeloupe | 324.137 | 1.174.540 | 850.403 |
| Guyane | 229.718 | 548.000 | 318.282 |
| Nouvelle-Calédonie | 94.192 | 578.000 | 483.808 |
| Etablissements français de l'Océanie | 13.000 | 430.000 | 477.000 |
| Total | 3.610.181 | 47.222.791 | 43.612.610 |

1. La transformation des piastres en francs a été faite au taux budgétaire de 6 francs.

Un coup d'œil rapide sur les services sanitaires et médicaux de nos diverses colonies permettra de mesurer l'étendue de l'effort accompli en vingt ans.

A. — Afrique occidentale française. — Le fonctionnement des services sanitaires et médicaux de la colonie est confié au médecin-inspecteur, directeur du Service de santé des troupes, qui prend le titre d'Inspecteur général des services et réside à Dakar. Dans les circonscriptions administratives secondaires, des commissions d'hygiène ont été instituées, de 1900 à 1905, par une série d'arrêtés du Gouverneur général. Dans chaque colonie du groupe, un comité d'hygiène et de salubrité publique étudie les mesures d'ordre général intéressant l'ensemble de la colonie. Enfin, un comité supérieur assiste le Gouverneur général pour la préparation des réglementations de principe exigées pour la protection de la santé publique (loi du 15 février 1902, promulguée en Afrique occidentale française le 14 avril 1904).

Le personnel chargé d'assurer les services d'hygiène et de prophylaxie comprend actuellement 38 médecins européens de l'Assistance médicale indigène, 61 médecins-majors des troupes coloniales, 66 aides-médecins, 57 infirmiers vaccinateurs, 15 sages-femmes, 250 gardes ou surveillants d'hygiène, et enfin un certain nombre de médecins-auxiliaires indigènes, en cours d'études à Dakar, dont la première promotion sortira en 1922.

Un Institut de Biologie a été créé à Dakar en 1920. D'autres laboratoires ont été installés à Kindia, à Grand-Bassam et à Bamako. Mais, par suite de l'action désorganisatrice de la guerre, ce dernier subsiste seul aujourd'hui.

Un arrêté du 5 janvier 1905, remanié en 1912 et en 1915, a créé les services municipaux d'hygiène. Ce règlement prévoit les mesures nécessaires pour assurer la salubrité des maisons et des villes et vise à éliminer des centres urbains les maisons insalubres, constituées par des paillotes, des torchis ou du bois, où les rats trouvent un abri facile, à assurer l'enlèvement des ordures ménagères, la propreté des rues,

la construction et l'entretien des caniveaux et des égoûts, l'alimentation en eau potable. C'est sur ces directives qu'a été construit à Dakar le village de ségrégation de Médina.

Un arrêté, également refondu en 1912 et en 1919, confie aux médecins d'hygiène l'application de toutes les mesures concernant la prévention ou l'extinction des maladies endémo-épidémiques.

Pour lutter contre la variole, on a créé des centres vaccinogènes à Saint-Louis, Bamako, Kindia, Bingerville, Bouaké, Porto-Novo, Abomey, Dori, Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Dédougou, et formé un cadre d'aides-médecins ou infirmiers-vaccinateurs indigènes. Le chiffre annuel des vaccinations pratiquées s'est élevé de 150.000 en 1906, à 1.300.000 en 1920.

En ce qui concerne le paludisme, devant la difficulté où on se trouve présentement de détruire tous les gîtes anophéliens disséminés sur de vastes territoires, on s'est efforcé surtout de renforcer les mesures de protection individuelle et de généraliser l'emploi de la quinine préventive.

Dans la lutte contre la fièvre jaune, on s'est attaché à multiplier dans les villes et les agglomérations secondaires les locaux grillagés où les malades peuvent être immédiatement mis à l'abri des piqûres des stégomyas. D'autre part, la réfrigération des bâtiments hospitaliers où sont traités les « jauneux » va être mise à l'étude, l'activité du moustique inoculateur étant paralysée aux environs de 15°.

Pour le choléra et les dysenteries, le seul moyen efficace de faire disparaître ces affections consiste à assurer partout la distribution d'une eau bien captée et bien protégée. C'est pour cela que les travaux d'adduction d'eau ont été inscrits au programme des grands travaux à entreprendre en Afrique occidentale.

Afin de combattre le typhus récurrent, on surveille activement la propreté corporelle des travailleurs et des tirailleurs en convoi, l'épouillage, l'isolement des malades et on procède le plus possible au traitement précoce par le novarsénobenzol.

Contre la maladie du sommeil, une réglementation sévère

prévoit l'internement des malades dans les villages de ségrégation, la recherche et la destruction des gîtes à tsé-tsé, l'éducation des indigènes sur la transmission de la maladie, etc...

La lutte contre la lèpre est seulement amorcée, par suite du manque de moyens d'isolement et de contrainte ; quelques léproseries ont été établies à Sor, Thiès, Bamako et Boké.

Un sanatorium est en construction à Sebikotane pour recevoir les malades tuberculeux.

La lutte contre la peste a été vigoureusement menée. En juillet 1921, ont été créées des équipes de dératisation qui ont obtenu, en cinq mois, la destruction de 12.000 rats à Dakar et de 700.000 dans l'intérieur du Sénégal. En outre, l'Institut de Biologie a été chargé de l'étude de toutes les questions scientifiques relatives à la biologie des rats et de leurs puces.

Enfin, les services d'assistance médicale et d'hygiène publique combattent dans la mesure de leurs moyens les « endémies de misère » : misère vestimentaire, misère de l'habitation, carence alimentaire, etc., qui exercent une influence si considérable sur la morbidité et la mortalité des populations.

Parmi les hôpitaux les plus importants, signalons ceux de Dakar, Saint-Louis, Conakry, Abidjan, Porto-Novo, les ambulances de Grand-Bassam, de Kotonou, de Bingerville, de Bouaké et de Grand-Popo.

En 1913, le Gouvernement général a créé à Dakar un hôpital central indigène, devenu en 1918, hôpital d'instruction pour l'Ecole de Médecine et doublé d'une maternité. L'ensemble de ces établissements met à la disposition des malades indigènes plus d'un millier de lits. Le programme de constructions qui reste à réaliser comporte des hôpitaux mixtes pour le Soudan et la Haute-Volta, un hôpital indigène pour la Guinée, avec des maternités et consultations de nourrissons.

Le fonctionnement des formations de toutes catégories du service colonial et des services locaux, en 1920, sera caractérisé par le nombre des journées d'hospitalisation, qui a

été de 135.000, et le nombre des consultations qui a atteint 1 million 1/2.

B. — Togo. — Le Service médical du Togo est assuré par cinq médecins des troupes coloniales : l'un résidant à Lomé, faisant fonction de chef du Service de santé et de médecin-chef de l'hôpital, les quatre autres affectés à Anécho, Sokodé, Palimé et Atakpamé.

Un arrêté du 11 août 1921 du Commissaire de la République au Togo, réglemente le fonctionnement des services médicaux, la police sanitaire maritime, l'hygiène et la salubrité publiques, l'assistance médicale aux indigènes, le fonctionnement de l'ambulance européenne et de la pharmacie de Lomé, les mesures de prophylaxie contre les maladies contagieuses, endémiques et épidémiques, et institue à Lomé un laboratoire d'hygiène.

C. — Afrique équatoriale française. — A la tête du Service de santé, se trouve un médecin-inspecteur ou principal des troupes coloniales, résidant à Brazzaville, qui prend le titre de directeur, et a sous son autorité l'ensemble des services de santé militaire et d'assistance médicale indigène. Il dispose comme personnel de 6 médecins du service général, 5 médecins des troupes, 22 médecins hors cadres, détachés à l'assistance médicale indigène, et 12 médecins de la prophylaxie de la trypanosomiase et des laboratoires.

L'élément médical civil est représenté par une seule unité, engagée par contrat pour l'assistance médicale indigène, relevant directement du Gouverneur général.

Le personnel subalterne est fourni par des infirmiers européens des troupes coloniales, des infirmiers indigènes formant un cadre spécial à chaque colonie du groupe, des infirmiers européens et indigènes employés à la prophylaxie de la trypanosomiase.

Les formations sanitaires comprennent un hôpital du service général à Brazzaville, 2 ambulances à Libreville et à Bangui, 2 hôpitaux indigènes à Libreville et à Fort-Lamy,

des camps de ségrégation pour sommeilleux et des postes médicaux avec lits d'hospitalisation.

Il existe 2 laboratoires, l'un à Brazzaville, dépendant de l'Institut Pasteur de Paris, et l'autre à Libreville, dépendant de la colonie. Ils sont dirigés par des médecins des troupes coloniales et étudient spécialement la trypanosomiase. Ils forment en même temps les médecins et infirmiers chargés du service spécial de cette maladie.

La lutte la plus active a été engagée contre la maladie du sommeil qui, dans certains villages, frappe jusqu'à 40 °/o des habitants.

Dix secteurs de prophylaxie sont organisés actuellement: trois au Gabon (bas-Ogooué, haut-Ogooué, estuaire du Gabon), trois au Moyen-Congo (Ibenga-Motaba, Djoué-Loudima, Loango-Loudima), trois dans l'Oubangui-Chari (haut-Chari, Lobaye-Ouham-Fafa, haut-M'bomou), un au Tchad (Fort-Archambault).

L'organisation et le fonctionnement de ces secteurs correspondent aux notions actuellement acquises sur l'étiologie et la transmission de la trypanosomiase (supprimer les gîtes à tsé-tsé et les réservoirs de virus, éviter le déplacement des malades, améliorer la situation des indigènes par l'allègement de leurs charges fiscales, atoxylisation, isolement des malades dans des camps de ségrégation, etc.).

Dans l'année 1921, le personnel des secteurs a examiné 560.000 indigènes. Tous ont été atoxylés, dans l'année, de deux à cinq fois et quelquefois davantage. En outre, les médecins des secteurs ont donné des milliers de consultations et distribué des médicaments pour d'autres maladies.

Le nombre des malades traités dans les formations sanitaires s'est élevé à 4.244 ; les journées de traitement à 87.265; les consultations à 160.514; les vaccinations à 3.292. Mais il convient d'ajouter à ces derniers chiffres environ 50.000 consultations et 8.000 vaccinations pratiquées par les médecins des secteurs.

D'autres maladies endémo-épidémiques redoutables menacent également notre colonie de l'Afrique équatoriale fran-

çaise : le paludisme qui, dans certaines régions du Gabon, a donné un index endémique de 83 % chez les enfants ; les entérites parasitaires, la tuberculose, la syphilis, le pian, la filariose, etc.

Plus que toute autre colonie, l'Afrique équatoriale exige une action médicale intense, et on peut dire que tout le problème de la colonisation est un problème sanitaire. Un nombre élevé de médecins et des crédits importants seront nécessaires.

D. — Cameroun. — La direction des Services sanitaires et médicaux du Cameroun est confiée à un médecin principal des troupes coloniales. Le personnel placé sous ses ordres comprend : 11 médecins majors, 4 médecins civils contractuels, un pharmacien-major, des dames infirmières, des infirmiers européens provenant des troupes coloniales. Enfin, dans la première promotion de sages-femmes et aides-médecins indigènes qui va sortir de l'Ecole de médecine de Dakar, il est prévu 8 sages-femmes et 7 aides-médecins indigènes pour le Cameroun.

Un médecin a été placé à la tête de chacune des neuf circonscriptions : Kribi, Edéa, Douala, Bana, Yaoundé, Garoua-Mora, N'gaoundéré, Doumé, Ebolowa, et dans chaque circonscription, une commission d'hygiène est chargée de la surveillance de l'hygiène et de la protection de la santé publique.

D'autre-part, un comité supérieur d'hygiène et de salubrité fonctionne à Douala pour étudier toutes les mesures d'ordre général qui concernent l'ensemble de la colonie.

Un hôpital du service général existe à Douala, avec un dispensaire pour les indigènes à Akwa, un laboratoire de recherches bactériologiques intéressant la pathologie du pays et un institut vaccinogène. Un centre de recherches et de traitement pour la trypanosomiase a été également établi à Akonolinga. D'autres formations sanitaires sont installées dans tous les ports principaux ou secondaires, et à chacune d'elles sont, en principe, annexés des dispensaires-maternités. Il a été prévu la construction de deux asiles d'aliénés à Douala et à Yaoundé et d'un lazaret à Douala.

La lutte contre les diverses maladies est activement poursuivie.

En ce qui concerne les lépreux, un arrêté leur interdit la circulation sur les marchés et les lieux publics, ainsi que certaines professions. Quatre léproseries fonctionnent à Yaoundé, à Ayos, et dans deux villages d'isolement de la circonscription d'Ebolowa 817 lépreux étaient en traitement au 31 décembre 1921.

Contre la variole, 215.000 vaccinations ou revaccinations ont été pratiquées dans les diverses circonscriptions, avec un pourcentage de succès dépassant 90 °/₀.

L'activité du secteur de prophylaxie de la trypanosomiase se traduit par les chiffres suivants : 555 villages ont été visités, 69.000 individus ont été examinés, dont 8.221 ont été reconnus trypanosomés, fichés et atoxylés ; 73.000 injections d'atoxyl ont été pratiquées.

Les chiffres ci-dessous résument l'activité de l'assistance médicale pendant l'année 1921 : 324.942 consultations et 84.941 journées d'hôpital.

E. — Indochine. — L'organisation administrative des Services sanitaires et médicaux de l'Indochine est réglée par le décret du 27 juin 1914, qui prévoit toutes les mesures relatives à l'assistance médicale, à la protection de la santé publique et à la police sanitaire maritime.

Les organismes chargés de l'étude des conditions d'hygiène en Indochine sont : le Conseil Supérieur d'hygiène pour les questions générales intéressant l'ensemble de l'Union, un comité local d'hygiène dans chacune des parties de l'Union, une commission municipale d'hygiène dans chacune des villes organisées en municipalités, une commission provinciale dans chacune des provinces.

A la tête des services se trouve un inspecteur général, actuellement directeur du Service de santé des troupes, qui a pour collaborateurs des directeurs locaux répartis dans chaque pays de l'Union indochinoise : Tonkin, Annam, Cambodge, Laos, Cochinchine. Les services sanitaires et médi-

caux de l'Indochine pourvoient, en outre, aux besoins médicaux des postes consulaires de la Chine et du Siam (Canton, Hoihao, Pakhoi, Yunnanfou, Mongtseu et Oubône), ainsi que du territoire de Kouang-tchéou-Wan.

Le personnel comprend, en plus de 76 médecins militaires affectés au service des troupes coloniales, 106 médecins de l'assistance (dont 26 militaires hors cadres, 34 militaires employés accessoirement à l'assistance, dont le nombre est à déduire des 76 unités en service aux troupes coloniales, et 46 médecins civils) aidés par 106 médecins auxiliaires indigènes, 14 pharmaciens auxiliaires, 278 sages-femmes et 1.931 infirmiers européens ou indigènes.

Un vaste réseau de formations sanitaires, au nombre de 328, couvre le territoire. A côté des hôpitaux ou ambulances du service général (Hanoï, Quangyén, Haïphong, Hué, Saïgon, Phnom-Penh, etc.), on compte 7 hôpitaux mixtes, 87 hôpitaux indigènes ou ambulances, 62 maternités isolées, 7 crèches, 127 postes médicaux, cliniques, polycliniques ou dispensaires, 12 maisons de retraite et asiles d'incurables, 6 orphelinats 10 léproseries ou villages de lépreux, 9 hôpitaux de contagieux ou lazarets, 1 asile d'aliénés.

Pour ne citer que la Cochinchine, et sans parler des infirmeries ou postes secondaires, il existe 26 hôpitaux, un à chaque chef-lieu, doublés chacun d'une ou plusieurs maternités, avec une clinique ophtalmologique à Cholon, une léproserie à Culao-Kong, un asile d'aliénés à Bien-Hoa et un lazaret maritime au Nhabé. Ce modèle d'organisation se retrouve dans toutes les provinces de l'Union, avec des modifications de détails, suivant l'importance ou la situation géographique des postes à desservir.

L'hôpital de Lanessan, à Hanoï, a reçu, depuis la guerre, un développement considérable de ses services annexes, qui comptent aujourd'hui : une maternité européenne, un centre spécial de réforme, un centre d'appareillage et des cabinets de radiologie, d'ophtalmologie et de clinique dentaire.

Tout récemment deux nouveaux instituts ophtalmologiques ont été ouverts : l'un à Cholon et l'autre à Hué.

Les établissements scientifiques de la colonie sont très nombreux. Ce sont : à Hanoï, l'Ecole de médecine et de pharmacie, l'Institut d'hygiène et de bactériologie, l'Institut vaccinogène ; — à Hué, l'Institut d'hygiène et de bactériologie ; — à Nhatrang, l'Institut Pasteur ; — à Saïgon, l'Institut d'hygiène et de bactériologie et l'Institut Pasteur ; — à Phnom-Penh, l'Institut d'hygiène et de bactériologie ; — à Xieng-Kouang, un parc vaccinogène.

Pour donner une idée de l'activité scientifique de ces formations, il suffira d'indiquer que l'Institùt de Nhatrang a délivré, pendant l'année 1920, 13.500 doses de sérums thérapeutiques humains, 257.500 doses de vaccins antipesteux et anticholériques, et 40.000 doses de sérum antipesteux contre la peste bovine.

A l'Institut Pasteur de Saïgon, le nombre des personnes traitées pour la rage, depuis 1911, a été de près de 2.000 ; le nombre d'examens bactériologiques pratiqués, pendant l'année 1921 de 4.500 ; et celui des doses de vaccin anti-variolique expédiées de 3 millions.

L'Institut d'hygiène et de bactériologie du Tonkin a effectué 4.500 examens de laboratoires en 1920, celui de l'Annam 5.300, celui du Cambodge 3.300.

Le chiffre des consultations de l'Institut ophtalmologique d'Hanoï s'est élevé à près de 300.000 avec 14.000 interventions.

La lutte la plus active a été menée contre les grandes endémies indochinoises : le paludisme, le choléra, la peste, la variole et la lèpre.

Le paludisme est la cause de la majeure partie des hospitalisations et des décès. Dans certains villages de l'Annam, l'index paludéen va de 20 à 90 % : la population y végète. Pour remédier à cet état de chose on a proposé d'organiser dans chacune des colonies du groupe un secteur d'essai de prophylaxie et de lutte antipaludique, dans lequel opérerait une équipe mobile dirigée par un médecin européen. Le service de quinine d'Etat, créé par décret du 16 mars 1909, a en 1920 vendu ou distribué gratuitement aux indigènes 1.043 kilogrammes de quinine.

Bien qu'il n'y ait pas d'épidémies graves de choléra, on trouve encore un peu partout de petits foyers sans tendance à extension, qui ont cédé rapidement aux mesures de désinfection et de prophylaxie, parmi lesquelles la vaccination anticholérique ; 44.000 vaccinations ont été pratiquées en 1920. Cette vaccination est un moyen préventif d'une efficacité constante et d'une innocuité absolue: on tend à la rendre obligatoire.

Il existe, en Indochine, des foyers permanents de peste : Phantiêt, Phanri et Phanrang en Annam ; Cholon, Baclieû, Chaudoc et Soctrang en Cochinchine ; Phnom-Penh au Cambodge. Une lutte sévère est menée contre ce fléau : on s'attache à dépister les cas, isoler les malades, désinfecter les locaux, dératiser et vacciner préventivement les personnes habitant la localité contaminée. 63.000 vaccinations et revaccinations antipesteuses ont été effectuées en 1920.

La variole, grâce à l'énergique campagne antivariolique menée depuis quatre ou cinq ans, est partout en décroissance. En 1920, 2.176.000 vaccinations ou revaccinations antivarioliques ont été pratiquées.

Le nombre des lépreux connus en Indochine en 1920, s'élève à 5.900. Il existe sept léproseries au Tonkin (Tétruong, Vanmôn, Huongphong, Quacam, Lieûxa, Sontay, Khuya), une en Annam (Thuathiên), une en Cochinchine (Culaorong), une au Cambodge (Kompong-Cham).

Le tableau qui suit exprime le nombre des malades traités en 1920 dans les établissements hospitaliers de l'Assistance indigène et accuse une augmentation notable sur les années précédentes :

| ANNÉES | NOMBRE de malades hospitalisés | NOMBRE de journées de traitement | NOMBRE de consultations |
|---|---|---|---|
| 1918 . . . . . . . . | 103.495 | 2.407.739 | 2.508.696 |
| 1919 . . . . . . . . | 121.842 | 2.647.292 | 2.918.255 |
| 1920 . . . . . . . . | 129.402 | 2.740.012 | 2.963.880 |

Ces résultats sont la conséquence de la confiance toujours plus grande qu'inspirent aux indigènes nos méthodes de traitement, du développement de nos formations hospitalières et, enfin, de la création à l'intérieur des provinces de nouveaux postes qui ont permis aux populations rurales de bénéficier des soins de l'assistance.

F. — Madagascar. — L'assistance médicale indigène, fortement organisée par le général Galliéni, s'est rapidement élargie.

Le directeur du Service de santé de la colonie, assisté d'un Comité central consultatif siégeant à Tananarive, est directeur du Service de l'assistance médicale et de l'hygiène publique indigènes à Madagascar.

Dans chaque province, une commission de l'assistance médicale indigène, donne son avis sur le projet de budget de l'assistance de la province et toutes autres questions relatives à cette organisation. L'administrateur dirige le service de l'assistance médicale, secondé par un médecin européen.

Les services médicaux sont assurés par 12 médecins civils de l'assistance médicale, 12 médecins militaires des troupes coloniales, 182 médecins auxiliaires indigènes recrutés parmi les élèves de l'Ecole de médecine de Tananarive, 124 sages-femmes indigènes formées à l'Ecole de médecine de Tananarive et dans les écoles régionales de sages-femmes, enfin par 481 infirmiers vaccinateurs, infirmiers et infirmières indigènes.

Ont droit aux hospitalisations gratuites, consultations et délivrances de médicaments à titre gratuit : en premier lieu, les indigènes de la colonie assujettis à la taxe d'assistance ; en deuxième lieu, les vieillards, femmes et enfants de race malgache bien qu'ils ne paient pas la taxe d'assistance ; enfin, en troisième lieu, certains indigènes non soumis au paiement de la taxe d'assistance (militaires, agents de la garde régionale, police indigène, condamnés, etc., etc.).

Les établissements de l'assistance médicale comprennent

57 hôpitaux (avec ou sans maternité annexe), 20 maternités indépendantes, 13 postes médicaux avec maternités, 4 léproseries, 110 postes médicaux simples.

Au cours de la dernière année statistique, 34.000 indigènes ont été admis dans les hôpitaux et 1.250.000 consultants sont venus solliciter des soins, 300.000 vaccinations antivarioliques ont été pratiquées.

Le chiffre des hospitalisations et des consultations qui, du fait des difficultés de ravitaillement en médicaments des formations sanitaires et hospitalières, avait, au cours de la guerre, arrêté son mouvement ascensionnel, s'élève rapidement depuis deux ans.

En plus des formations sanitaires et hospitalières susvisées, on compte certains établissements spéciaux : l'Ecole de médecine de Tananarive, l'Institut Pasteur, l'asile d'aliénés d'Itaosy, les lazarets de l'îlot Prune (Tamatave) et de Nosy-Comba (Diégo-Suarez) qui, en mauvais état, difficilement accessibles, doivent être abandonnés. Celui de Katsepo ou Antsikalé (Majunga) est en construction.

Il est indispensable, par ailleurs, que Madagascar, suivant l'exemple de la métropole, multiplie les dispensaires antivénériens et antituberculeux dont un certain nombre fonctionne déjà.

G. — Côte française des Somalis. — Le service médical est assuré par deux médecins des troupes coloniales, dont l'un est chef de service et chargé de l'hôpital, et dont l'autre a, dans ses attributions, les arraisonnements, l'assistance médicale indigène et les visites extérieures.

Un unique hôpital a été construit à Djibouti, aux frais de l'administration locale, avec une subvention de 50.000 francs donnée par l'Indochine et Madagascar. Une infirmière indigène, — fait qui vaut d'être signalé, — y donne des soins très appréciés (10.000 pansements en 1900 et 53.000 en 1920, 220 vaccinations en 1914 et 10.000 en 1920).

La police sanitaire maritime est assurée par le médecin en sous ordre, secondé par des agents sanitaires indigènes. Un

lazaret va être établi sur l'îlot du Héron, à proximité de Djibouti.

Des règlements locaux ont déterminé les conditions à observer pour la construction, la salubrité de la ville et de toutes les agglomérations.

H. — Réunion. — La direction du Service de santé et de l'hygiène est purement civile. Le directeur est assisté d'un conseil colonial d'hygiène et d'un conseil sanitaire. Il existe un hôpital colonial, une maternité, une léproserie à Saint-Denis, un asile d'aliénés à Saint-Paul, un service de prophylaxie et de désinfection, un institut d'hygiène et de microbiologie, un service sanitaire du port avec lazaret, un service de la vaccine. Des bureaux d'hygiène existent dans les principales localités.

On compte dans l'île 22 médecins, 23 pharmaciens, 7 sages-femmes.

I. — Établissements français dans l'Inde. — La direction du Service de santé appartient à un médecin-major de première classe des troupes coloniales, qui a sous ses ordres, à Pondichéry, un médecin aide-major et un pharmacien-major. A Karikal, le Service de santé est confié à un médecin civil qui relève du directeur. Dans les autres postes et hôpitaux, se trouvent des officiers de santé au nombre de 17. Il existe, en outre, un corps de sages-femmes et d'infirmiers recrutés sur place.

Quatre hôpitaux sont ouverts aux malades européens et indigènes : à Pondichéry, à Karikal, à Mahé, à Chandernagor.

A chacune de ces formations sanitaires sont annexées une maternité et une consultation. A Pondichéry, se trouve également une léproserie, qui reçoit tous les lépreux de la colonie. Les postes médicaux secondaires sont au nombre de 15.

En 1921, le nombre des consultants s'est élevé à 137.000, celui des malades traités à 2.500, celui des journées d'hôpital à 44.300. Mais ces chiffres ne donnent qu'un aperçu imparfait de l'état sanitaire du pays, un grand nombre de malades se faisant soigner à domicile.

J. — Saint-Pierre et Miquelon. — Le personnel médical est représenté par un médecin civil, chef du Service de santé et médecin-chef de l'hôpital de Saint-Pierre et deux médecins des troupes coloniales, l'un, résident de l'hôpital et chargé de la visite de la commune de l'Ile-aux-Chiens, l'autre, chargé du service médical de Miquelon ; ils sont aidés par quatre infirmiers, dont un auxiliaire, recruté sur place.

L'hôpital de Saint-Pierre est le seul établissement où puissent être traités les malades provenant des équipages de voiliers ou chalutiers armés pour la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve. A la suite de l'incendie du 23 juillet 1920, les services hospitaliers ont dû être transportés d'abord dans un ancien collège appartenant à la société de la « Morue Française », puis au Palais de Justice de la colonie. Les travaux de reconstruction des anciens bâtiments ont été recommencés en novembre 1921.

Le nombre des entrées à l'hôpital s'est élevé à 265 en l'année 1921.

La tuberculose et l'alcoolisme sont toujours les principaux facteurs de morbidité de la colonie. On constate cependant une amélioration sensible dans la mortalité qui, de 26 °/ₒ en 1901, est progressivement passée à 19 °/ₒ, exception faite pour l'année 1918, année de la pandémie grippale si meurtrière.

K. — Martinique. — La longue période des hostilités, de 1914 à 1919, par les restrictions numériques qu'elle a apportées dans le personnel médical et sanitaire, par les réductions dans les approvisionnements et autres ressources, a occasionné un fléchissement très accentué dans le rendement des services d'hygiène et d'assistance de la Martinique. Un effort considérable et immédiat doit être fait, tant pour la mise au point des divers établissements hospitaliers, que pour redresser le fonctionnement des services.

La direction des services médicaux appartient au chef du Service de la santé de la colonie, conseiller technique du gouverneur, qui est assisté d'un conseil colonial d'hygiène.

Les municipalités fonctionnant comme celles de la métropole, assurent, en principe, sous l'autorité des maires, l'assistance médicale sur les territoires communaux.

L'hôpital colonial de Fort-de-France, construit de 1839 à 1843, est édifié sur un emplacement défectueux, à proximité immédiate des cimetières et de deux égouts à ciel ouvert. Il n'a pu, pendant la guerre, admettre que 200 malades. Le chiffre des malades admis au titre civil est en voie constante d'augmentation. Il s'élève actuellement à 397.

Un centre d'appareillage et de rééducation des mutilés de la guerre fonctionne, avec des moyens réduits, à Fort-de-France.

Le centre de l'organisation de la protection de la santé publique est représenté par l'Institut d'hygiène et de microbiologie, organisé en 1910, jusqu'ici dirigé par un médecin des troupes coloniales. A cet Institut est annexé un « preventorium colonial », où sont traitées les maladies transmissibles et celles justiciables d'un traitement par les méthodes pastoriennes : des équipes de prophylaxie fonctionnent sous une surveillance étroite, et la colonie est divisée en quatre circonscriptions inspectées régulièrement au point de vue du paludisme et de la fièvre jaune.

Le développement des maladies vénériennes et des affections typhoïdes doit retenir l'attention et faire envisager à plus brève échéance une organisation large de dispensaires antivénériens, et des travaux pour l'amélioration de l'alimentation en eau potable des centres habités et, plus particulièrement, de Fort-de-France.

La colonie possède, à proximité de Fort-de-France, un lazaret en bon état à tout le moins en ce qui concerne les locaux habitables.

L. — Guadeloupe. — Les services publics d'assistance et d'hygiène fonctionnent sous la haute autorité du gouverneur; ils sont dirigés par le chef du Service de santé. Ils sont à la charge des communes et de la colonie.

Dans chaque commune existe un bureau d'assistance. Tout

malade privé de ressources a droit aux soins gratuits à domicile ou dans un établissement hospitalier.

Les hôpitaux-hospices et les hospices de la colonie, sont au nombre de quatre : l'hôpital autonome de La Pointe-à-Pitre et du Camp-Jacob et les trois hospices communaux de Basse-Terre, Grand-Bourg et Saint-Martin. Il y a, en outre, deux lazarets aux Saintes et à l'îlet à Cosson.

La colonie est divisée en quatre circonscriptions médicales auxquelles ces hôpitaux et hospices sont respectivement rattachés.

Dans les communes, de plus, fonctionnent des ambulances : ce sont des établissements autonomes administrés par les bureaux d'assistance. Une organisation spéciale pourvoit au service des enfants assistés. L'assistance aux vieillards, infirmes et incurables est donnée, en principe, à domicile et par allocation. Un asile d'aliénés à Saint-Claude et une léproserie à la Désirade complètent le service d'assistance.

Le service d'hygiène est institué, dans chaque commune, par un bureau d'hygiène et une commission d'hygiène.

Il existe un laboratoire de bactériologie à La Pointe-à-Pitre.

Tous ces services sont assurés par 16 médecins civils. Il manque à cette organisation qui, par ses textes et ordonnances divers paraît complète, une forte et commune discipline et une indépendance suffisante vis-à-vis de certaines influences, qui lui permettraient de porter tous ses fruits. La direction du Service de santé n'est pas renseignée par les municipalités sur l'état sanitaire dans les communes, ni sur l'activité ou le développement réel des œuvres d'assistance.

C'est dans ces conditions que l'on constate avec regret une extension du paludisme, des affections vénériennes et de la filariose.

M. — Guyane. — L'ensemble des services sanitaires et médicaux est placé sous la direction technique du chef du Service de santé de la colonie, assisté d'un conseil colonial d'hygiène.

L'Institut d'hygiène et de bactériologie de la Guyane fonctionne à Cayenne d'une façon très active.

Cayenne et Saint-Laurent possèdent un bureau d'hygiène placé sous l'autorité du maire et la direction d'un médecin civil.

L'assistance médicale hospitalière est réalisée par l'hôpital-hospice du camp Saint-Denis, où servent deux médecins civils de Cayenne. En dehors des soins aux malades de toutes catégories, cet établissement fonctionne également comme hospice d'incurables, asile d'aliénés et dépôt d'enfants assistés. 1.042 malades ont reçu des soins dans cet hôpital-hospice en 1920. Une maison de santé est tenue, en dehors de cette formation, par les sœurs de Saint-Paul de Chartres, mais elle ne contient qu'un nombre très restreint de lits.

L'assistance à domicile est assurée par des médecins civils qui touchent, à cet effet, des mensualités des communes.

Les lépreux sont traités à la léproserie de l'Acarouany, organisation sommaire qui ne contient qu'un nombre insignifiant de malades par rapport à celui des lépreux libres dans les villes : on compte 33 lépreux avérés libres à Mana ; le chiffre en est bien plus élevé à Cayenne.

La colonie possède un lazaret, celui de Larivet, bien aménagé et pourvu d'une étuve à vapeur Geneste et Herscher et d'un appareil Clayton.

N. — Nouvelle-Calédonie. — Au point de vue de l'assistance médicale, la Nouvelle-Calédonie est divisée en 11 circonscriptions médicales, la onzième circonscription étant formée par les îles Loyalty.

Chaque circonscription médicale a à sa tête un médecin qui, au lieu de sa résidence, donne ses soins aux indigents : il doit, de plus, visiter chacune des tribus ressortissant à sa circonscription au moins une fois par trimestre.

Un médecin inspecteur des services d'assistance inspecte deux fois par an les postes médicaux de colonisation : dans les circonscriptions fonctionnent, sous la direction de délégués administratifs, des infirmeries indigènes.

Dans les postes de gendarmerie sont constitués des dépôts de médicaments.

On envisage la création d'une infirmerie au lieu de résidence de chaque médecin, pourvue d'infirmiers et de sages-femmes formés à l'hôpital du chef-lieu.

Les maladies dominantes sont la tuberculose et la lèpre. Les léproseries sont trop nombreuses et, dans chacune, le nombre des lépreux est trop restreint pour que la surveillance soit efficace ; mais l'organisation de léproseries centrales choque encore les coutumes indigènes.

L'effort de l'administration tend à l'éducation hygiénique de la masse indigène, dont la mentalité est assez ouverte pour qu'on puisse espérer des résultats favorables. On envisage, de même, l'envoi de sujets choisis à l'Ecole de médecine de Tananarive pour être instruits dans l'art de la médecine indigène.

Cette organisation n'a peut-être pas donné encore son plein rendement ; les médecins civils européens en service dans la Calédonie sont en nombre insuffisant ; quelques-uns présentent un âge qui s'accommode mal des déplacements fréquents à l'intérieur des tribus ; de plus, ces médecins répugnent à l'organisation de discipline administrative et technique qui les place sous l'autorité du chef de service de la colonie, et ne renseignent pas suffisamment ce chef de service sur l'état sanitaire habituel des populations.

Les hospitalisations sont assurées à l'hôpital colonial de Nouméa.

O. — Etablissements français de l'Océanie. — Le Service de l'assistance médicale indigène comprend des dispensaires et infirmeries à Papeete, aux îles Sous-le-Vent et aux îles Marquises, pour les soins aux indigents ; un asile d'aliénés, une léproserie à Orofara. Il est complété par un laboratoire de bactériologie installé à l'hôpital de Papeete, et par l'hôpital autonome de Papeete, seule formation hospitalière de la colonie. Cet hôpital qui compte 45 lits est insuffisant dans sa capacité d'hospitalisation. De plus, la construction est

prématurément vieillie, l'emplacement de l'établissement, dans le centre urbain, est défectueux : la nécessité de la reconstruction d'un nouvel hôpital se posera avant longtemps. 400 malades ont été traités au cours de la dernière année statistique, et on a compté 11.500 journées de traitement.

Les services d'assistance sont assurés actuellement par quatre médecins, dont l'un est chef du Service de santé de la colonie, et réside à Papeete; il est assisté, au chef-lieu, d'un second médecin auquel incombent les tournées médicales dans les districts de Tahiti et Mooréa. Le troisième médecin est en résidence aux îles Sous-le-Vent, le quatrième aux îles Touamotou et Gambier. Les autres îles, isolées, n'ont aucun secours médical.

Au moment de la plonge un médecin doit se trouver dans l'île désignée pour la pêche de la nacre perlière, en raison de l'afflux de la population que cette pêche provoque.

L'insuffisance numérique du personnel médical ne permet pas de pourvoir à tous les besoins de l'assistance et à l'encadrement et au contrôle du fonctionnement des services d'hygiène urbaine.

La colonie possède, dans l'îlot de Motu-Uta, un lazaret en bon état qui doit être pourvu d'une chambre de sulfuration ; il est muni d'un appareil Clayton.

Tel est l'effort que nous avons accompli au point de vue de l'assistance et de l'hygiène publiques dans nos colonies : bien qu'il soit incomplet, il semble que nous en puissions être fiers. Il eût été intéressant de pouvoir le confronter avec celui des autres grandes puissances colonisatrices. Malheureusement, dans les colonies anglaises notamment, l'assistance et l'hygiène sont assurées par des œuvres privées et on ne pourrait en dresser un tableau détaillé sans trop alourdir cet exposé.

## Section II

# ENSEIGNEMENT

Un effort aussi méritoire a été réalisé en matière d'enseignement. Les sommes consacrées à l'instruction publique dans les budgets des diverses colonies sont neuf fois plus importantes en 1922 qu'en 1900. Elles ont passé de 5.800.000 fr. à 52 millions 1/2 ainsi que le montre le tableau ci-après :

| COLONIES | 1900 | 1922 | En plus pour 1922 |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française . . . | 538.316 | 6.653.025 | 6.314.709 |
| Togo . . . . . . . . . . . . . | — | 246.050 | 246.050 |
| Afrique équatoriale française . . . | 30 000 | 448.690 | 418.690 |
| Cameroun . . . . . . . . . . . | — | 411.410 | 411.410 |
| Indochine [1]. . . . . . . . . . . | 2.276.964 | 30.225.606 | 27.948.642 |
| Madagascar . . . . . . . . . . | 422.110 | 5.124.559 | 4.702.449 |
| Côte des Somalis . . . . . . . | 5.200 | 72.000 | 66.800 |
| Réunion. . . . . . . . . . . . | 346.393 | 1.637.429 | 1.291.136 |
| Établissements français dans l'Inde . | 248.026 | 562,202 | 314.176 |
| Saint-Pierre et Miquelon. . . . . | 29.120 | 104.070 | 74.950 |
| Martinique. . . . . . . . . . . | 1.027.095 | 3.194.160 | 2.167.065 |
| Guadeloupe . . . . . . . . . . | 476.491 | 1.797.866 | 1.321.375 |
| Guyane . . . . . . . . . . . . | 269.317 | 807.000 | 537.683 |
| Nouvelle-Calédonie. . . . . . . | 71.678 | 658.000 | 586.322 |
| Établissements français de l'Océanie. | 112.420 | 556.000 | 443.580 |
| Total . . . . . . . . . . | 5.853.130 | 52.498.067 | 46.644.937 |

A. — Afrique occidentale française. — Les services généraux de l'enseignement sont dirigés par un inspecteur général de

1. La transformation des piastres en francs a été faite au taux budgétaire de 6 francs.

l'enseignement, assisté de plusieurs inspecteurs. L'enseignement a été réorganisé par un arrêté du Gouverneur général, en date du 1er novembre 1918, et subdivisé en quatre ordres :

L'enseignement primaire élémentaire est donné dans les écoles de villages (qui, dans les tribus du nord, se transforment en écoles nomades de campement), dans les écoles régionales qui sont des écoles de second degré, dans les écoles urbaines, les écoles de filles et les cours d'adultes. Voici quels sont les effectifs de cet enseignement :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 220 | écoles de villages | possédant | 10.000 | élèves |
| 50 | écoles régionales | — | 1.500 | — |
| 10 | écoles urbaines | — | 300 | — |
| 10 | écoles de filles | — | 300 | — |
| 186 | cours d'adultes | — | 7.400 | auditeurs. |

L'enseignement primaire supérieur et professionnel est donné dans six écoles primaires supérieures, ou groupes centraux, installées au chef-lieu de chaque colonie. Elles sont fréquentées par 400 élèves. Ce sont des écoles du troisième degré : elles forment les agents subalternes des divers cadres locaux indigènes, les moniteurs et les futurs contremaîtres de l'industrie locale. L'enseignement agricole est également donné dans ces établissements.

L'enseignement technique supérieur est donné dans les écoles du Gouvernement général établies à Gorée et à Dakar : école normale d'instituteurs William Ponty, à Gorée (120 élèves) ; école supérieure professionnelle Pinet-Laprade, qui forme des dessinateurs, des géomètres, des surveillants de travaux publics (100 élèves) ; école d'apprentissage administratif et commercial Faidherbe, à Saint-Louis, qui prépare des agents subalternes à tous les services (180 élèves) ; école des pupilles mécaniciens de la marine, à Dakar, qui prépare des mécaniciens indigènes pour la marine de guerre et de commerce, la navigation fluviale et l'industrie privée (25 élèves) ; cours des apprentis imprimeurs à Gorée (25 élèves) ; école de médecine, à Dakar, composée de quatre sections : médecine (60 élèves), pharmacie (10 élèves),

maternité (70 élèves sages femmes), médecine vétérinaire (10 élèves); enfin, une école d'agriculture et de sylviculture en voie d'organisation à Bingerville.

A côté de ces trois ordres d'enseignement qui se superposent, ont été créés des établissements spéciaux répondant à des besoins humanitaires (4 orphelinats mixtes pour les métis abandonnés qui recueillent 200 enfants), à des nécessités politiques (3 médersas en Mauritanie, au Sénégal et au Soudan, donnant à 200 élèves l'enseignement musulman et les préparant aux fonctions d'instituteur d'écoles coraniques, d'interprète, de juge et de secrétaire des tribunaux musulmans) ou à des besoins locaux (lycée Faidherbe de Saint-Louis, créé par décret du 20 juin 1919, et cours secondaire privé laïque de Dakar donnant à 100 élèves l'éducation scientifique et littéraire prévue dans les lycées et collèges de la métropole).

En résumé, 314 établissements et 186 cours du soir, dans lesquels enseignent 530 maîtres divers, reçoivent 21.000 élèves.

B. — Togo. — 5 instituteurs et 1 institutrice européens, 8 instituteurs et 30 moniteurs indigènes, assurent le service de l'enseignement primaire.

C. — Afrique équatoriale française. — L'enseignement primaire est donné dans les écoles de circonscription (une centaine, avec 4.000 élèves) et dans les écoles urbaines ; l'enseignement professionnel, dans les écoles de Brazzaville, Libreville et Bangui. Les missions catholiques et protestantes possèdent 55 établissements avec également 4.000 élèves.

D. — Cameroun. — L'enseignement primaire est assuré par des instituteurs européens. Une école supérieure vient d'être ouverte, qui formera des moniteurs indigènes. Au cours de l'année 1921, grâce aux possibilités de recrutement de la métropole, l'œuvre d'enseignement a fait un pas considérable. On a pu sortir de la période d'improvisation et de tâtonnements et une réglementation complète a été élaborée,

tant pour l'enseignement officiel que pour l'enseignement privé, dont la collaboration n'est pas négligeable.

E. — Indochine. — L'enseignement primaire est donné dans deux catégories d'établissements : les établissements scolaires français et les établissements scolaires franco-indigènes. L'accès des établissements scolaires français est ouvert aux indigènes dans les mêmes conditions qu'aux Français. Voici quelles étaient les statistiques pour 1921 :

| ORDRE D'ENSEIGNEMENT | Nombre d'écoles | Nombre d'élèves |
|---|---|---|
| Enseignement primaire supérieur français. . . | 2 | 582 |
| Enseignement primaire français . . . . . . | 22 | 735 |
| Enseignement complémentaire franco-indigène. | 15 | 2.874 |
| Enseignement primaire franco-indigène . . . | 2.924 | 144.463 |
| Total. . . . . . . . . | 2.963 | 148.654 |

Ces divers enseignements sont donnés par 2.500 maîtres indigènes et 316 français.

L'instruction professionnelle est reçue aux écoles de Saïgon, Hué et Hanoï ; l'art appliqué est enseigné aux écoles de Giadinh et de Pnom-Penh.

L'enseignement secondaire français est donné au lycée Paul Bert à Hanoï, et en Cochinchine aux collèges de Saïgon (Chasseloup-Laubat) et de Mytho. Quarante-deux professeurs agrégés, licenciés ou certifiés donnent l'enseignement à 800 élèves.

L'organisation de l'enseignement supérieur en Indochine a été entreprise en 1917, en pleine guerre. Une école de médecine et de pharmacie existait déjà. Six nouvelles écoles supérieures furent créées, dont cinq furent ouvertes immédiatement (écoles vétérinaire, des travaux publics, de droit et d'administration, de pédagogie, d'agriculture et de sylviculture) et une en 1920 (école de commerce). Voici quel était,

pendant l'année scolaire 1920-1921, le nombre des élèves fréquentant ces établissements :

| | |
|---|---|
| Ecole de médecine et de pharmacie. . . . | 134 élèves |
| Ecole vétérinaire. . . . . . . . , . . . | 51 — |
| Ecole des travaux publics. . . . . . . . | 103 — |
| Ecole de droit et d'administration. . . . | 107 — |
| Ecole supérieure de pédagogie. . . . . | 53 — |
| Ecole supérieure d'agriculture et de sylviculture. . . . . . . . . . . . . | 29 — |
| Ecole de commerce. . . . . . . . . . | 39 — |
| Total. . . . . . . . . | 516 élèves |

Le recteur d'une de nos plus grandes universités françaises vient d'être placé à la direction de l'instruction publique de l'Indochine. Sous sa haute autorité, le groupe des écoles supérieures va pouvoir être transformé progressivement en Université.

En 1917, le nombre des élèves de tous ordres n'était que de 98.500 ; à la suite de l'impulsion vigoureuse imprimée dès cette année, il atteignait 150.000 à la fin de 1921, ce qui représente une augmentation de 52 %. Le budget de l'instruction publique est passé, dans le même laps de temps, de 2 à 4 millions de piastres.

F. — MADAGASCAR. — L'enseignement est donné dans des établissements officiels et des établissements privés.

*a*) Dans les établissements officiels, il faut distinguer les écoles européennes et les écoles indigènes.

L'enseignement des Européens comporte : l'enseignement primaire élémentaire pour les garçons et les filles, donné dans 21 écoles par 40 maîtres à 1.124 élèves, l'enseignement primaire supérieur, donné dans des cours normaux annexés aux écoles de Tamatave, de Majunga et au lycée Condorcet, enfin l'enseignement secondaire, au lycée Condorcet, pour les garçons (253 élèves) et au lycée Jules Ferry, pour les filles (149 élèves). Dans ces deux lycées qui sont installés à Tananarive, exercent 23 professeurs ou instituteurs, 13 chargés de cours et 10 répétiteurs.

L'enseignement des indigènes comprend trois degrés. Les écoles du premier degré, au nombre de 767, avec 893 maîtres et une population scolaire de 50.000 garçons et 27.000 filles, ont pour programme l'enseignement primaire élémentaire, l'éducation morale et manuelle. Les écoles du deuxième degré, dites écoles régionales, sont au nombre de 21, avec 78 maîtres divers et 1.000 élèves recrutés au concours parmi les élèves des écoles du premier degré. Chaque école comporte, en principe, trois sections : une section d'enseignement général, qui prépare à l'école normale et à l'école administrative, et qui forme des écrivains, des comptables, etc., une section industrielle et une section agricole qui forment des ouvriers spécialisés. Les écoles du troisième degré sont : l'école Le Myre de Vilers (12 maîtres et 147 élèves) à Tananarive, qui forme des instituteurs, des écrivains interprètes, des secrétaires et des commis d'administration et prépare au concours de l'école de médecine ; l'école de médecine indigène de Tananarive et les écoles-maternités de Tananarive et de Fianarantsoa.

En dehors de cette organisation, il a été créé à Tananarive une école supérieure indigène, où les études sont payantes, afin de permettre aux enfants des familles indigènes aisées de recevoir un enseignement plus élevé que celui des écoles du premier et du second degré. Cette école a 8 professeurs et 500 élèves.

L'enseignement professionnel est donné dans les écoles du premier et du second degré et dans les ateliers de la colonie. Une école spéciale d'enseignement industriel pratique vient d'être créée à Tananarive. L'enseignement commercial a été organisé aux deux lycées et à l'école supérieure de garçons de Tananarive.

L'enseignement officiel comporte au total 804 écoles, avec un millier de professeurs et d'instituteurs et 80.000 élèves.

*b*) L'enseignement privé comprend 11 écoles européennes, avec 23 maîtres et 700 élèves, et 450 écoles indigènes avec 851 maîtres et 39.000 élèves, soit au total 461 écoles avec près de 900 maîtres et de 40.000 élèves.

G. — Côte française des somalis. — En 1906, d'accord avec l'administration locale, un comité de l'Alliance française se forma à Djibouti et ouvrit une école qui reçoit des subventions du service local. Un arrêté du 12 avril 1913 a réglementé l'enseignement dans la colonie. Il comprend l'enseignement primaire élémentaire et l'enseignement professionnel.

Le personnel de l'école de garçons comprend un directeur et un instituteur. 200 élèves la fréquentent. L'école de filles fréquentée par 49 enfants est dirigée par les religieuses franciscaines de Calais. L'enseignement professionnel, supprimé pendant la guerre, est en voie de réorganisation.

L'enseignement primaire officiel est entré en fonctionnement à partir du 1er octobre 1922 : il est assuré par deux instituteurs et une institutrice du cadre métropolitain.

H. — Réunion. — Le service de l'instruction publique est dirigé par un directeur. A la tête de l'enseignement primaire est placé un inspecteur primaire. Il y a 123 écoles primaires de garçons ou de filles avec 266 instituteurs ou institutrices, fréquentées par 17.000 élèves. Le lycée Leconte-de-Lisle, à Saint-Denis, a 25 maîtres et 350 élèves et possède un cours normal d'instituteurs. Il y a un collège à Saint-André et un pensionnat libre à Saint-Denis.

I. — Etablissements français dans l'inde. — L'instruction publique, rattachée pendant de longues années à la Direction de l'Intérieur, a été constituée en service autonome par les décrets des 11 mars 1898 et 10 avril 1908.

L'enseignement primaire élémentaire est donné dans 132 écoles, dont 52 écoles publiques et 80 écoles privées. Elles comptent 228 instituteurs chrétiens, brahmaniques ou musulmans et 14.300 élèves (9.000 pour les écoles publiques et 5.000 pour les écoles privées).

L'enseignement primaire supérieur et l'enseignement secondaire sont donnés au collège de Pondichéry. Ce collège comprend deux établissements : le collège colonial, qui possède les classes des lycées et collèges de la métropole et un cours normal à deux années fréquentés par environ 300 élè-

ves, et le collège Calvé-Souprayachettiar, qui comporte des cours d'enseignement primaire supérieur français, d'enseignement primaire supérieur tamoul, et une section anglaise préparant aux examens de matriculation de l'université de Madras. Un pensionnat de jeunes filles à Pondichéry, avec un cours normal, est fréquenté par une centaine d'élèves. A ces établissements il faut ajouter les cours complémentaires de Karikal et de Mahé et deux établissements privés, l'ancien petit séminaire de Pondichéry et l'école de filles dirigée par les religieuses de Saint-Joseph de Cluny.

Une école de droit, fondée à Pondichéry par arrêté du 24 février 1876 et réglementée par arrêté du 8 avril 1918, donne l'enseignement du droit sur le programme de la licence des facultés métropolitaines. Une école de médecine, organisée à Pondichéry par arrêté du 13 avril 1863, prépare aux examens pour l'obtention des brevets d'officier de santé indigène, de sage-femme et de vaccinateur. Il existe enfin, encore à Pondichéry, une école des Arts et Métiers, créée en 1907 et réorganisée par arrêté du 31 mai 1918.

J. — Saint-Pierre et Miquelon. — L'enseignement primaire est donné à Saint-Pierre, à Miquelon et à l'Ile aux Chiens, par 16 maîtres, dans 9 écoles communales publiques, 3 écoles de garçons, 3 écoles de filles et 3 écoles maternelles fréquentées par 700 enfants. Il y a, en outre, une école privée, dirigée par les religieuses de Saint-Joseph de Cluny.

Pour l'enseignement secondaire, il existe un collège Saint-Christophe, d'enseignement libre, et un pensionnat de jeunes filles dirigé par des religieuses de la même congrégation.

K. — Martinique. — Un chef de service dirige l'instruction publique dans la colonie. Un inspecteur primaire est placé à la tête de l'enseignement primaire.

L'enseignement primaire élémentaire est donné dans 33 écoles de garçons, 33 écoles de filles et 23 écoles mixtes de hameau. Les écoles comptent 159 instituteurs, 278 institutrices et 20.000 élèves. A côté d'elles fonctionnent 20 écoles privées.

*

Les établissements d'enseignement secondaire sont : pour les garçons, le lycée Schoelcher, créé à Fort-de-France par arrêté du 6 décembre 1880, qui comprend 36 professeurs et 635 élèves ; et, pour les filles, le pensionnat colonial créé par décret du 15 septembre 1901, qui comprend 20 professeurs et 764 élèves. Une école normale de garçons et une école normale de filles sont annexées respectivement au lycée et au pensionnat. Il existe, en outre, un établissement d'enseignement secondaire libre, dirigé par les Pères de la Congrégation du Saint-Esprit et du Saint Cœur de Marie.

Pour l'enseignement technique une école d'Arts et Métiers est annexée au lycée.

Enfin, l'enseignement supérieur est représenté par l'école préparatoire de droit de Fort-de-France, créée provisoirement par arrêté du 11 janvier 1882 et organisée par décret du 20 janvier 1883. L'enseignement est donné par des professeurs recrutés parmi les docteurs et licenciés en droit demeurant à Fort-de-France. Le programme est celui de la licence des facultés de la métropole.

L. — Guadeloupe. — Le chef de service de l'instruction publique est le proviseur du lycée de La Pointe-à-Pitre.

L'enseignement primaire public est donné aux garçons dans 55 écoles et aux filles dans 39 écoles. On compte 256 instituteurs et institutrices et 14.000 élèves. A côté de ces établissements fonctionnent 4 écoles privées laïques et 4 écoles privées congréganistes fréquentées par 600 élèves.

Les établissements d'enseignement secondaire sont : le lycée Carnot, à La Pointe-à-Pitre, créé par décret du 17 mai 1883, avec 17 professeurs, 14 répétiteurs et 300 élèves; le cours secondaire laïque de jeunes filles de La Pointe-à-Pitre (160 élèves) et le pensionnat congréganiste de Basse-Terre, tenu par les sœurs de Saint-Joseph-de-Cluny.

M. — Guyane. — Le chef du service de l'instruction publique est le directeur du collège. Il y a 23 écoles communales publiques, 6 pour les garçons, 8 pour les filles, et 9 mixtes, avec 59 instituteurs ou institutrices et 2.000 élèves, et

4 écoles libres congréganistes dirigées par les sœurs de Saint-Joseph-de-Cluny, avec 500 élèves. Le service pénitentiaire a 4 écoles avec 160 élèves.

L'enseignement secondaire est représenté par le collège de Cayenne, qui possède 11 professeurs et auquel un cours normal est annexé. Des cours populaires d'adultes ont été organisés.

N. — Nouvelle-Calédonie. — L'enseignement primaire est donné dans 36 écoles communales publiques, ayant 70 instituteurs et institutrices, et 11 écoles libres ; 1.650 élèves fréquentent les premières et 600 les secondes. Les écoles indigènes comprennent 17 écoles officielles avec 17 maîtres et 550 élèves, et 43 écoles libres avec 67 maîtres et 1.500 élèves. L'école de Montravel forme des moniteurs indigènes. Le service pénitentiaire a 4 écoles qui lui sont propres.

L'enseignement secondaire est représenté par le collège La Pérouse à Nouméa, qui possède 12 professeurs, 3 répétiteurs et 78 élèves.

Pour l'enseignement technique, il existe une école professionnelle créée par arrêté du 5 mars 1908, qui donne à ses élèves un enseignement général, des cours de dessin, de technologie et les forme au travail du fer et du bois, et une école des sciences appliquées, fondée par arrêté du 8 février 1913, qui prépare aux emplois de capitaine au long cours et au cabotage, de mécanicien de la marine marchande, de dessinateur industriel, de maître mineur, etc...

O. — Établissements français de l'Océanie. — Une école primaire supérieure, dite école centrale des Établissements français de l'Océanie, fonctionne à Tahiti. Il y a dans l'ensemble des îles 25 écoles primaires publiques, 3 écoles françaises indigènes, avec 84 instituteurs ou institutrices et 25 moniteurs indigènes. En plus fonctionnent 7 écoles primaires congréganistes dirigées par les sœurs de Saint-Joseph-de-Cluny.

Cette revue rapide montre bien que nous n'avons pas négligé d'instruire nos sujets et protégés. Cependant notre effort

peut trouver un nouveau stimulant dans l'exemple de l'effort similaire accompli par d'autres nations.

Dans l'Inde anglaise, bien qu'il n'y ait que 18 millions d'individus sachant lire et écrire sur 315 millions d'habitants, on compte 196.919 établissements d'enseignement primaire et secondaire (174.520 pour les garçons, 22.399 pour les filles) et 8 millions d'écoliers (6.683.879 garçons et 1.264.189 filles). 150.000 élèves fréquentent les écoles techniques les plus variées. 8 universités, dont 3 uniquement indigènes, couronnent cet édifice. Les dépenses annuelles de l'enseignement public et privé s'élèvent à 200 millions de francs.

Au Canada, on compte 28.308 écoles primaires et secondaires avec 31.756 professeurs et 1.659.133 élèves, 22 universités avec 2.319 professeurs et 16.000 étudiants; les dépenses annuelles sont de 295 millions de francs.

Sans doute l'Inde et les grands dominions anglais ont une importance et un caractère qui ne permettent pas de les comparer à nos possessions. Mais, si nous confrontons, d'autre part, les données statistiques de nos colonies avec celles de colonies étrangères se rapprochant des nôtres par la superficie et la population, nous verrons que le stimulant de l'exemple doit, ici encore, affermir et élargir notre effort.

A Ceylan, on compte 843 écoles publiques avec 119.000 élèves, 1.850 écoles subventionnées avec 215.000 élèves, 1.128 écoles libres avec 27.000 élèves, 329 écoles anglaises et anglo-indigènes avec 49.000 élèves.

Dans les Etablissements des Détroits, il y a 246 écoles avec 56.000 élèves.

A Java et à Sumatra, il existe 10.717 écoles primaires et secondaires, publiques et privées, hollandaises et mixtes, avec 21.000 professeurs ou maîtres et 717.000 élèves; cela représente plus de 40 millions de francs de dépenses annuelles.

En Corée, on compte 404 écoles publiques avec 1.820 professeurs et 53.000 élèves, et 1.230 écoles privées avec 56.000 élèves.

Encore une fois, toute comparaison serait faussée si l'on

ne tenait compte tant des civilisations différentes, qui se prêtent plus ou moins aisément à la diffusion de l'instruction, que de la durée de l'occupation par le pays civilisateur : telle nation qui a eu deux siècles de domination devant elle a pu faire plus qu'un pays qui n'administre ses colonies que depuis dix, vingt ou trente ans; il n'en reste pas moins que si notre effort pour l'enseignement de nos sujets et protégés est remarquable, il est encore très insuffisant et doit être énergiquement poursuivi.

### Section III

## OUTILLAGE ÉCONOMIQUE

Qu'a-t-on fait maintenant pour l'outillage de nos colonies ? L'effort pour l'amélioration du bien-être matériel et des conditions générales de l'existence des populations que nous amenons peu à peu à la civilisation, l'effort de colonisation des pays sur lesquels s'étend notre action, n'est pas moindre que celui que nous avons accompli dans l'ordre moral. Les budgets des travaux publics des diverses colonies sont 11 fois plus considérables en 1922 qu'en 1900. Ils ont passé de 29 millions 1/2 à 332 millions 1/2, ainsi que le montre le tableau ci-après :

*Voir tableau page ci-contre.*

| COLONIES | 1900 | 1922 | En plus pour 1922 |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française. . | 2.809.026 | 126.017.161 | 123.208.135 |
| Togo . . . . . . . . . . | — | 2.963.265 | 2.963.265 |
| Afrique équatoriale française. . | 326.010 | 32.311.111 | 31.985.101 |
| Cameroun. . . . . . . . . | — | — | — |
| Indochine [1] . . . . . . . . . | 11.592.481 | 155.562.253 | 143.969.772 |
| Madagascar . . . . . . . . . | 10.578.163 | 34.031.639 | 23.453.476 |
| Côte française des Somalis. . . | 207.300 | 1.915.585 | 1.708.285 |
| Réunion . . . . . . . . . . | 829.087 | 1.512.004 | 682.917 |
| Etablissements français dans l'Inde . . . . . . . . . | 247.285 | 718.909 | 471.624 |
| Saint-Pierre et Miquelon . . . | 73.154 | 188.180 | 115.026 |
| Martinique . . . . . . . . . | 627.961 | 1.771.890 | 1.143.929 |
| Guadeloupe . . . . . . . . . | 858.198 | 1.135.205 | 277.007 |
| Guyane. . . . . . . . . . . | 568.405 | 1.160.741 | 592.336 |
| Nouvelle-Calédonie . . . . . | 567.455 | 1.080.538 | 513.083 |
| Etablissements français de l'Océanie. . . . . . . . . | 143.046 | 1.677.425 | 1.534.379 |
| Total. . . . . . . . | 29.427.571 | 362.045.906 | 332.618.335 |

Pour illustrer l'enseignement donné par ces chiffres, il convient de passer rapidement en revue les grands travaux accomplis dans nos diverses possessions : chemins de fer, ports, aménagements de rivières, fleuves et canaux, routes, irrigations, adductions d'eau, assainissement des villes, éclairage des côtes, postes et télégraphes, télégraphie sans fil.

## 1° *Chemins de fer.*

A. — Afrique occidentale française. — L'Afrique occidentale possède plusieurs lignes de chemins de fer.

1. La transformation des piastres en francs a été faite au taux budgétaire de 6 francs.

La ligne de Dakar à Saint-Louis (262 kilomètres) construite de 1882 à 1885 est l'artère principale du commerce du Sénégal; sa fortune surprenante est venue de ce qu'elle traverse le Cayor, qui est la zone principale de la culture de l'arachide. Elle a coûté 22.244.000 francs, soit 84.600 francs le kilomètre.

La ligne de Kayes au Niger (555 kilomètres) relie le Sénégal au Niger. Commencée en 1881, elle ne fut terminée qu'en 1901. Elle a coûté 54.626.000 francs, soit 98.400 francs le kilomètre.

La ligne de Thiès à Kayes a pour but de mettre en relations le Soudan et la mer, sans emprunter la voie du Sénégal, intermittente et onéreuse, en raison des transbordements nécessaires. Elle aura 667 kilomètres; il n'y a encore en exploitation qu'un tronçon de 44 kilomètres (Kayes-Ambidedi), un tronçon de 422 kilomètres (Thiès-Cotiari) et un embranchement de 22 kilomètres sur Kaolak. La coupure de 201 kilomètres entre Ambidedi et Cotiari est franchie par un service automobile. La ligne est commencée depuis 1902. Elle se poursuit, en ce moment, au moyen des fonds de l'emprunt voté l'an dernier par le Parlement.

Le chemin de fer de la Guinée (660 kilomètres) remonte de Konakry jusqu'à Kankan. Commencé en 1900, il n'a été terminé qu'en 1914. Il a coûté 67.600.000 francs, soit 102.000 fr. le kilomètre.

Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire (312 kilomètres) remonte d'Abidjan vers le pays de Kong et les confins soudanais. Commencé en 1904, il n'a atteint Bouaké, terminus provisoire, qu'au milieu de 1912. Il a coûté 31.614.000 francs, soit 101.000 francs le kilomètre.

Le chemin de fer du Dahomey (294 kilomètres) se dirige de la côte vers le Niger et possède un embranchement de Pahou au lac Ahémé (32 kilomètres). Un intervalle de douze ans (1900-1912) sépare le commencement des travaux de la mise en exploitation totale de la ligne jusqu'au terminus provisoire actuel. Elle a coûté 21 millions de francs, soit 71.400 francs le kilomètre. Le réseau du Dahomey est com-

plété par la ligne de Porto-Novo à Pobé (75 kilomètres) dont la construction a duré également plus de dix ans.

B. — Togo. — Trois lignes en éventail, de Lomé à Anécho, Palimé et Atakpamé, ont été construites par les Allemands. Elles mesurent, toutes ensemble, 372 kilomètres.

C. — Afrique équatoriale française. — Dans cette colonie, pas de voie ferrée, à l'exception d'un petit chemin de fer minier. L'emprunt autorisé par la loi du 8 août 1920 va permettre enfin la construction du chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire. Les décrets des 21 décembre 1920 et 8 août 1922 ont autorisé l'ouverture des travaux.

D. — Cameroun. — Deux voies ferrées ont été construites par les Allemands: la ligne du nord, qui a 160 kilomètres, et la ligne du centre, qui en a 50 et doit devenir la voie de pénétration du Cameroun.

E. — Indochine. — Les voies ferrées constituent trois groupes.

*a*) Dans le groupe nord, les lignes partent de Hanoï comme centre et affectent une disposition radiée:

La ligne de Hanoï à la frontière chinoise (167 kilomètres), d'abord stratégique, a été construite à 0 m. 60 sur la portion de Phu-Lang-Thuong à Langson, de 1890 à 1894, puis reconstruite à un mètre et prolongée jusqu'à Hanoï d'un côté et jusqu'à Dongdang de l'autre. Le tronçon Dongdang-Nacham (17 kilomètres) a été construit pendant la guerre. Les 167 premiers kilomètres ont coûté 41.034.000 francs, soit 245.700 francs le kilomètre.

La ligne de Hanoï à Vinh-Benthuy (326 kilomètres), premier tronçon du transindochinois, commencée en 1899, a été ouverte au trafic au début de 1905. Elle revient à 39.764.000 fr., soit 122.000 francs le kilomètre.

La ligne d'Haïphong-Hanoï-Laokay (383 kilomètres), construite par la colonie, mais exploitée par la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, est extrêmement prospère. Elle a présenté de graves difficultés d'établis-

sement : dans la section Hanoï-Laokay, on ne compte pas moins de 175 ponts métalliques et 30 tunnels. Elle revient à 65.751.000 francs, soit 168.000 francs le kilomètre.

Le chemin de fer du Yunnan (469 kilomètres), qui prolonge le précédent de Laokay à Yunnanfou, a été construit en territoire chinois à la suite de la convention franco-chinoise des 9-10 avril 1898, par la Compagnie concessionnaire des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. C'est le « musée » des difficultés que peuvent rencontrer les ingénieurs dans la construction des voies ferrées. Il a coûté 165 millions de francs, soit 353.700 francs par kilomètre, le prix de construction le plus élevé de nos voies ferrées coloniales. Le tracé définitif a été approuvé par la loi du 5 juillet 1903 ; la ligne a été ouverte en totalité à l'exploitation le 1er avril 1910. Elle comporte 130 tunnels, dont un supérieur à 650 mètres, 47 ponts d'une ouverture supérieure à 20 mètres, 3.000 ponts d'une ouverture variant de 0 m. 60 à 20 mètres. La ligne du Yunnan donne maintenant les meilleurs résultats économiques et financiers.

*b*) Le groupe du centre est constitué par le tronçon intermédiaire du transindochinois Tourane-Hué-Dongha (174 kilomètres), qui n'aura réellement d'utilité que lorsqu'il sera soudé, après achèvement des travaux en cours, au tronçon Hanoï-Vinh. Sa construction a duré près de dix ans et a coûté 27.389.000 francs, soit 157.000 francs le kilomètre.

*c*) Le groupe du sud comprend deux lignes :

La ligne de Saïgon à Nhatrang (408 kilomètres), tronçon méridional du transindochinois, sur lequel viennent se greffer les embranchements de Phanthiêt (12 kilomètres), de Phanrang (4 kilomètres) et de Xomgon (39 kilomètres), ce dernier remontant vers le plateau du Langbian. Commencée en 1900, elle n'a été terminée qu'à la fin de 1913. Elle a coûté 66.950.771 francs, soit 144.000 francs par kilomètre.

La petite ligne de Saïgon-Mytho (71 kilomètres), déclarée d'utilité publique à la fin de 1882, a été ouverte à l'exploitation au milieu de 1885. Elle revient à 11.634.000 francs, soit 63.000 francs le kilomètre.

F. — Madagascar. — Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave (368 kilomètres) met en relation la capitale avec le grand port de la colonie. Les travaux, commencés en 1901, n'ont été terminés qu'en 1913. Ils ont coûté 69.450.000 fr., soit 188.000 francs le kilomètre. Une ligne de Tananarive à Antsirabé est en construction; 98 kilomètres sont déjà en exploitation. Un tramway à voie d'un mètre (98 kilomètres) part de la station de Moramanga sur la ligne de Tananarive à Tamatave et dessert la région du lac Alaotra.

G. — Réunion. — Un chemin de fer (126 kilomètres) parcourt les deux tiers de la périphérie de l'île. Concédé le 25 juin 1874, commencé en 1879, il ne fut ouvert à l'exploitation qu'au début de 1886. La Compagnie concessionnaire fut déchue de ses droits en 1888 et l'Etat a pris à sa charge, — une lourde charge, — l'exploitation du chemin de fer et du port de la Réunion. Les dépenses de premier établissement s'élèvent à 20.400.000 francs, soit 161.900 francs le kilomètre.

H. — Côte française des Somalis. — Djibouti est l'aboutissement du chemin de fer franco-éthiopien. La ligne de Djibouti à Addis-Abeba (786 kilomètres), commencée à la fin de l'année 1897, a été ouverte au commerce jusqu'à Diré-Daoua à la fin de 1902 et jusqu'au terminus en juin 1917.

I. — Nouvelle-Calédonie. — Il y existe une amorce de chemin de fer de Nouméa vers Bourail, qui s'arrête à la rivière Dumbéa (29 kilomètres).

J. — Établissements français dans l'Inde. — Une ligne réunit Pondichéry à Villapuram, station de la grande ligne de Madras à la pointe sud de l'Inde. Elle ne parcourt le territoire français que sur 11 kilomètres 300. De même une autre ligne réunit Karikal à Peralam, station du grand réseau hindou. Elle ne parcourt le territoire français que sur 15 kilomètres 200. La construction et l'exploitation de ces deux lignes ont été confiées à une compagnie anglaise.

L'impression qui se détache de cette énumération est que nous n'avons pas eu jusqu'à ce jour une politique ferroviaire à larges vues. Nos efforts ont été fragmentaires. Aucune colonie ne possède encore une grande ligne complète.

Voici quelle était, au 1er janvier 1922, la situation de nos chemins de fer et tramways sur route coloniaux, en y comprenant les lignes du Yunnan et d'Ethiopie qui ne courent pas en territoire français :

*Voir tableau page ci-contre.*

| COLONIES | LIGNES exploitées | LIGNES en construction | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | *Kilomètres* | *Kilomètres* | *Kilomètres* |
| Afrique occidentale française : | | | |
| Dakar-Saint-Louis . . . . . . | 262 | » | 262 |
| Kayes-Niger . . . . . . . . | 555 | » | 555 |
| Thiès-Kayes . . . . . . . . | 466 | 201 | 667 |
| Thiès-Kayes. — Embranchement de Kaolak . . . . . . . . | 22 | » | 22 |
| Chemin de fer de la Guinée. . . | 660 | » | 660 |
| — de la Côte d'Ivoire. | 312 | » | 312 |
| — du Dahomey. . . | 294 | » | 294 |
| — de l'Est-Dahoméen. | 75 | » | 75 |
| Total . . . . . . . . . | 2.646 | 201 | 2.847 |
| Indochine : | | | |
| Hanoï-frontière chinoise . . . . | 167 | » | 167 |
| Dongdang-Nacham . . . . . . | » | 17 | 17 |
| Hanoï-Vinh. . . . . . . . . | 326 | » | 326 |
| Haïphong-Yunnanfou . . . . . | 858 | » | 858 |
| Tourane-Dongha . . . . . . . | 174 | » | 174 |
| Saïgon-Mytho . . . . . . . . | 71 | » | 71 |
| Saïgon-Nhatrang et embranchements . . . . . . . . . . | 465 | » | 465 |
| Vinh vers Dongha . . . . . . | » | 80 | 80 |
| Tramway Hanoï-extensions. . . | 30 | » | 30 |
| Tramway Saïgon-Cholon (route haute) . . . . . . . . . . | 5 | » | 5 |
| Tramway Saïgon-Cholon (route basse) . . . . . . . . . . | 6 | » | 6 |
| Tramway Saïgon-Hocmôn . . . | 22 | 11 | 33 |
| Total . . . . . . . . . | 2.124 | 108 | 2.232 |
| Madagascar : | | | |
| Tamatave-Tananarive . . . . . | 368 | » | 368 |
| Tananarive-Antsirabé . . . . . | 98 | 55 | 153 |
| Tramway du lac Alaotra. . . . | 98 | » | 98 |
| Total . . . . . . . . . | 564 | 55 | 619 |
| Chemin de fer de la Réunion . . | 126 | » | 126 |
| Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba . . . . . . . . . | 786 | » | 786 |
| Chemin de fer de la Nouvelle-Calédonie. . . . . . . . . | 29 | » | 29 |
| Chemins de fer de l'Inde française . . . . . . . . . . | 30 | » | 30 |

La récapitulation donne un total de 6.229 kilomètres exploités[1] et 440 kilomètres en construction, ensemble : 6.669 kilomètres.

La progression des voies ferrées a été lente.

Nous avions en exploitation :

| | | |
|---|---|---|
| En 1880. . . . . . . . | 13 | kilomètres. |
| En 1890. . . . . . . . | 474 | — |
| En 1900. . . . . . . . | 845 | — |
| En 1910. . . . . . . . | 4.384 | — |
| En 1920. . . . . . . . | 6.229 | — |
| En 1921. . . . . . . . | 6.273 | — |

Ces travaux ont coûté plus d'un milliard de francs, soit les trois quarts des sommes que nous avons consacrées à la mise en valeur de notre empire colonial.

Les résultats obtenus sont satisfaisants étant donnée l'exiguïté des ressources financières mises à la disposition des colonies ; ils sont, à tout le moins, ceux qu'on pouvait attendre d'une politique économique timorée, sans hardiesse et sans coup d'œil d'avenir. Mais ces mêmes résultats, il faut le reconnaître, sont humiliants lorsqu'on les compare à ceux obtenus dans les colonies étrangères.

La politique ferroviaire britannique doit être donnée en exemple pour son ampleur et pour la persévérance avec laquelle elle a été menée.

Le réseau hindou a une longueur de 60.000 kilomètres (le réseau de France a 41.000 kilomètres) et a coûté 9.200.000.000 de francs. Deux transcontinentaux traversent la péninsule de l'est à l'ouest, deux autres du nord au sud en suivant approximativement les côtes est et ouest. Le réseau a un prolongement dans le Beloutchistan (172 kilomètres) et se rattache à celui de Ceylan (qui a lui-même 1.146 kilomètres de longueur) par un ferry-boat. Il est d'ailleurs question de remplacer ce ferry-boat par une chaussée.

1. A ce chiffre, il convient d'ajouter les 372 kilomètres de voies ferrées du Togo et les 310 kilomètres de voies ferrées du Cameroun, soit 682 kilomètres en exploitation, plus 133 kilomètres en construction au Cameroun. Mais si ces railways peuvent être mis à l'actif de nos soldats, ils ne peuvent être mis à celui de nos ingénieurs.

Les Etablissements des Détroits ont un réseau de 1.611 kilomètres dont la ligne principale, achevée pendant la guerre, réunit Singapore à Bangkok. Une chaussée en construction dans le détroit de Johore permettra de supprimer le ferry-boat qui fonctionne actuellement. Tandis que nous attendons encore de construire la ligne de Saïgon à Bangkok, tout le trafic siamois se trouve attiré vers Singapore. Avec l'aide des Anglais et des Allemands, le Siam a construit avec une rapidité extraordinaire 2.150 kilomètres de voies ferrées qui permettent d'amener rapidement les produits des confins birmans et chinois au grand emporium britannique.

En Afrique, c'est le projet impérial du Cap au Caire qui est à peu près réalisé actuellement.

L'Union Sud-Africaine dépense 2.400 millions de francs à construire 15.400 kilomètres de voies ferrées qui sont continuées par les lignes de la Rhodésie (4.000 kilomètres) jusqu'au Congo belge et celles du Nyasaland (205 kilomètres) jusqu'à Lourenço-Marquez.

Dans l'Est-Africain, une ligne (1.000 kilomètres) va du port de Monbasa au lac Victoria.

En Egypte, 4.950 kilomètres de voies ferrées ont été construits (non compris le chemin de fer militaire du Soudan (375 kilomètres). Depuis mai 1918, le Caire est relié au chemin de fer de la Palestine par un pont sur le canal de Suez. Au Soudan égyptien, 2.400 kilomètres de lignes réunissent Ouadi-Halfa à Khartoum, sur le Nil, et à Souakim sur la mer Rouge.

En Nigeria, 1.880 kilomètres de voies ferrées, dont 300 construits pendant la guerre, ont coûté 228 millions de francs. Le tronc principal va de Port-Harcourt aux mines de Udi. Il doit être prolongé par Yola et Maidugari vers le Bornou, dans des conditions que nous indiquerons tout à l'heure, lorsque nous parlerons de l'effort que certains de nos voisins en Afrique se préparent à poursuivre énergiquement pour l'outillage économique de leurs domaines respectifs.

En Gold-Coast, une ligne de 309 kilomètres, ayant coûté 81 millions de francs, va de Secondee vers l'intérieur. En

Sierra-Leone, il y a également une voie de pénétration ayant, avec ses embranchements, 635 kilomètres, dont 71 ont été construits pendant la guerre.

Par surcroît, les Anglais ont hérité les chemins de fer construits par les Allemands dans le Sud-Ouest-Africain ex-allemand (2.300 kilomètres) et dans l'Est-Africain ex-allemand aujourd'hui territoire de Tanganyka (1.600 kilomètres). Dans le courant de l'année 1921, le conseil législatif de la colonie de Tanganyka a approuvé l'émission d'un emprunt de 9 millions de livres sterling, dans lequel des voies ferrées nouvelles à destination du plateau, de la vallée de Molo et de Nyeri sont comprises pour un peu plus de 3 millions de livres sterling et des améliorations au chemin de fer de l'Ouganda pour un peu plus d'un million de livres sterling.

En Amérique, le Canada possède les lignes qui comptent parmi les plus longues du monde. Le « Great Trunk » (de Menctou dans le Nouveau-Brunswick à Prince-Rupert dans la Colombie britannique) a 5.800 kilomètres, et le « Montréal-Vancouver » 4.700 kilomètres. L'ensemble du réseau canadien à 62.500 kilomètres. La part du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des municipalités dans les dépenses de premier établissement, non compris les lignes des compagnies privées, s'élève à 2.650 millions de francs.

Des lignes sans importance ont été construites en Guyane (156 kilomètres), à la Jamaïque (317 kilomètres) et à la Trinité (174 kilomètres).

Le réseau australien a une longueur de 34.100 kilomètres et a coûté 5.550 millions de francs. Le transcontinental Port-Augusta-Kolgoorlie, qui a 1.700 kilomètres et traverse un immense désert, a été construit en cinq ans. Un nouveau transcontinental est en projet, qui doit être établi dans la direction nord-sud et qui aura 1.600 kilomètres.

Le réseau néo-zélandais a 4.850 kilomètres et a coûté 912.200.000 francs.

Les Hollandais ont construit dans la seule île de Java 5.000 kilomètres de chemins de fer et 1.260 à Sumatra.

Les Portugais ont établi, avec l'aide de compagnies étrangères, 1.300 kilomètres de voies ferrées dans l'Angola. La ligne Loanda-Malange (600 kilomètres) se dirige vers le Katanga et doit être reliée au Grand-Central africain. En Mozambique, 582 kilomètres de rails sont en liaison avec les lignes anglaises sud-africaines. Un railway va de Delagoa-bay à Pretoria et un autre de Beira à Bulawayo.

En 1898, quand les Américains entrèrent aux Philippines, il n'existait que la petite ligne Manille-Dagupan (193 kilomètres). En 1916, 1.219 kilomètres étaient en exploitation et 278 en construction.

Au Congo, les Belges ont construit 2.029 kilomètres de railways : Boma-Lukula-Tshela (ligne du Mayombe, 137 kilomètres), Matadi-Léopoldville (400 kilomètres), Stanleyville-Ponthierville (125 kilomètres), Kindu-Kongolo (355 kilomètres), Kabalo-lac Tanganyka (273 kilomètres), Bukuma-frontière rhodésienne et embranchement (738 kilomètres). Deux sections du Cap au Caire sont comprises dans ce système ferré. Un emprunt de 300 millions de francs est prévu, dont le produit sera affecté à peu près exclusivement à des travaux de chemins de fer : reconstruction partielle du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, achèvement du chemin de fer du Katanga vers le nord, construction du premier tronçon du chemin de fer de Benguela (Tshilongo-Ruwe), achèvement du chemin de fer des Grands Lacs et construction de la section Kabalo-Kongolo, amélioration du chemin de fer du Mayombe, raccordement des centres industriels du Kantaga aux régions du Sankuru et du Kasaï, construction d'un chemin de fer reliant le Congo, entre Stanleyville et Bumba, à la région des mines d'or de Kilo et Moto.

Les Japonais, enfin, ont construit en Corée un réseau de 1.800 kilomètres qui est relié aux lignes sibériennes et chinoises, et à Formose, un réseau de 1.560 kilomètres.

## 2° *Ports.*

Les matières premières étant amenées par voie ferrée ou de toute autre manière vers la côte, il faut assurer leur transport vers le pays de destination définitive où elles seront mises en œuvre : il est donc nécessaire d'aménager convenablement les ports dans lesquels se feront les opérations d'embarquement.

A. — Afrique occidentale française. — Les grands travaux que nous avons réalisés depuis vingt ans dans la rade de Dakar en ont complètement changé la physionomie et en ont fait un port de commerce moderne, en même temps qu'une station navale d'une certaine puissance. Dès 1860, fut construite une digue en enrochement de 200 mètres de longueur qui fut prolongée en 1892, en même temps qu'on exécutait un petit môle intérieur de 280 mètres. En 1898, fut créé le point d'appui de la flotte : prolongement de 160 mètres de la jetée primitive et digue de 240 mètres (travaux ayant coûté 2 millions de francs), dragage d'un mouillage de 50 hectares (coût : 8 millions de francs), bassin de radoub de 206 mètres de long sur 28 de large.

En 1903, furent entrepris les travaux du port de commerce, dont la dépense s'est élevée à 11.050.000 francs. L'ensemble des ouvrages destinés à faciliter les opérations des navires de commerce comprend finalement : une jetée de 560 mètres, 3 bassins avec 710 mètres de quais de 8 mètres de tirant d'eau, 1.380 mètres de quais de 6 m. 50 de tirant d'eau, 120 mètres de digue accostable à 1 m. 80, des terre-pleins de 222.000 mètres carrés. 9 hangars, 3 kilomètres de voies ferrées, des appareils de levage et de transports ont été installés. A l'heure actuelle, étant donné le développement pris par le port, tout y est trop petit, trop étroit et insuffisant.

Dans le port de Saint-Louis, grâce à la construction de quais et d apponteoments sur les deux rives du Sénégal, les navires de haute mer peuvent maintenant, facilement accos-

ter et charger directement les marchandises prises sur les wagons. Ces travaux ont entraîné une dépense de 2 millions 400.000 francs.

Au port de Rufisque, 3 wharfs ont été construits.

L'accès du port de Konakry est facilité par des ouvrages en mer se dirigeant vers un mouillage naturel de 54 hectares de surface avec des fonds de 5 à 7 mètres (balisage et éclairage des accès, wharf de 390 mètres avec accostage possible dans les 120 mètres extrêmes). Les aménagements de de ce port, tout à fait insuffisants maintenant, réclament de grosses améliorations.

Le wharf de Grand-Bassam, avec son débarcadère de 82 mètres, est la seule porte de sortie de la Côte-d'Ivoire. A Kotonou, un wharf de 280 mètres a dû être amélioré de 1910 à 1912. Il est encore très insuffisant. La côte du Bénin, difficile et dangereuse, rend assez précaires ces deux installations.

B. — Indochine. — Le port de Saïgon, placé sur la rivière du même nom, à 81 kilomètres de son embouchure, se classe le cinquième port français, après Bordeaux, avec un mouvement annuel moyen (entrées et sorties) de 2.600.000 tonnes. Les moyens d'accostage du port comprennent, sur la rive droite, 1.032 mètres de quais en eau profonde ayant coûté 13 millions de francs, les appontements Charner et de Canton (5 mètres de tirant d'eau), les appontements en bois des Messageries Maritimes (400 mètres), une cale en perré incliné de 200 mètres et, sur la rive gauche, 21 ouvrages présentant un front de 1.000 mètres en eau profonde. 37 grands navires peuvent être amarrés simultanément dans le port de Saïgon.

Le port de Saïgon qui a la personnalité civile et son autonomie administrative et financière, avait, pour 1920, un budget de 765.000 piastres, dans lequel les travaux neufs étaient compris pour 300.000 piastres.

Le port de guerre possède un arsenal avec un bassin de radoub, long de 160 mètres et large de 19 mètres, qui a

coûté 7 millions, et une cale de construction navale établie pendant la guerre.

Le port de Haïphong est situé sur le fleuve Rouge à 28 kilomètres de l'embouchure. De 1887 à 1896, près de 16 millions de francs ont été dépensés pour son aménagement : grands appontements, adduction d'eau, établissement de coupures, dragage du Cua-Nam-Trieu. Pour les dragages et le matériel nécessaire, 3.500.000 francs ont été employés. Un fond de 8 mètres est maintenu devant les appontements des docks. La Chambre de commerce a, de son côté, effectué pour 1.500.000 francs de travaux (allongement de 270 mètres des appontements permettant à 4 navires d'accoster à la fois, construction d'un mur de quai, de voies, etc.). Dans la seule année 1920, 2 millions de mètres cubes de vase ont été dragués, ce qui représente une dépense de 164.000 piastres.

Le port de Saïgon et celui d'Haïphong appellent désormais de grands travaux leur permettant de faire face à des besoins de navigation croissants.

A Tourane, un chenal a été creusé pour améliorer l'accès de la rivière. Il a coûté 450.000 francs.

C. — Colonies diverses. — A Madagascar, la rade naturelle de *Tamatave* est constamment battue par la houle : un wharf de 300 mètres et un quai débarcadère facilitent les opérations d'embarquement et de débarquement. A *Diégo-Suarez*, les navires mouillent à 200 ou 300 mètres des quais qui sont accostables sur 150 mètres par les embarcations légères.

A *Djibouti*, les navires viennent mouiller à l'abri d'un éperon madréporique. La jetée du Gouvernement (750 mètres) et celle du Marabout servent à l'accostage des chalands.

Dans le port de *Cayenne* tout est à peu près à faire.

Dans la rade de *Papeete* existent deux appontements en charpente dont l'un est public (183 mètres) et l'autre privé; ici encore, presque tout est à faire ou à refaire.

La rade de *Nouméa*, qui est d'un accès facile et est par-

faitement abritée, possède 653 mètres de quais en maçonnerie, des docks et un outillage convenable.

Un « pier » de 344 mètres de longueur facilite les opérations des navires dans la rade foraine de *Pondichéry*.

Le port de *Fort-de-France* est situé dans une rade vaste, sûre et tranquille. Il comporte deux mouillages principaux : la baie des Flamands bordée de quais à faible tirant d'eau, et la baie du Carénage où se trouvent l'arsenal de la marine, le bassin de radoub (129 mètres de long sur 23 mètres de large et 8 m. 50 de tirant d'eau), le parc à charbon de la marine et les installations des compagnies privées.

Le port de *La Pointe-à-Pitre* est excellent, mais manque de profondeur ; les quais existants sont délabrés.

En résumé, nous n'avons dans toutes nos colonies que trois ports au sens moderne du mot : Dakar, Saïgon et Haïphong. Tous les autres ne sont que des rades médiocrement aménagées qui seront immédiatement incapables de suffire à un accroissement de trafic.

### 3° *Rivières, fleuves et canaux.*

D'une façon générale, la préoccupation première dans nos colonies a été la construction de voies ferrées, parce qu'elles créent la richesse dans les zones qu'elles traversent, tandis que, pour les voies fluviales, l'amélioration de la navigation nécessite partout de grosses dépenses dont les résultats sont toujours incertains. Cependant là où elles sont le moyen normal de circulation, là où elles complètent le réseau terrestre, il était indispensable de les entretenir et de les améliorer.

En *Indochine*, l'entretien des voies d'eau intérieures assure la navigation à vapeur : au Tonkin sur 700 kilomètres de rivières et de canaux, aux hautes eaux, et sur 450 kilomètres, aux basses eaux. En Cochinchine, les travaux de navigation intérieure sont liés à ceux de l'hydraulique agricole. La longueur des voies navigables est de 2.700 kilomètres aux hautes eaux et de 2.300 kilomètres aux basses eaux pour

les chaloupes, 6.500 kilomètres et 5.400 kilomètres pour les sampans. D'importants travaux de dragage sont effectués sans arrêt. Au Cambodge, la navigation à vapeur se fait, aux hautes eaux, sur 1.183 kilomètres et, aux basses eaux, sur 603 kilomètres. Au Laos, 3 millions de francs ont été dépensés pour améliorer le cours du Mékong. En dehors du bief maritime (580 kilomètres), le bief moyen de Khône à Ban-Noum (204 kilomètres) est navigable toute l'année pour les chaloupes à vapeur, les rapides de Kemmarat (147 kilomètres) pendant huit mois de l'année, le bief supérieur (570 kilomètres) toute l'année jusqu'à Vientiane et aux hautes eaux jusqu'à Ban-Kok-Peung, grâce aux travaux de dérochement qui ont été effectués ; enfin, les rapides de Luang-Prabang (391 kilomètres) ne sont navigables qu'aux hautes eaux pour les chaloupes à vapeur.

En *Afrique occidentale*, le fleuve Sénégal, qui est navigable jusqu'à Kayes, a été balisé. De 1903 à 1911, d'importantes améliorations ont été effectuées sur le Niger. A la Côte-d'Ivoire, on a entrepris la jonction des lagunes qui longent la côte sur 300 kilomètres jusqu'à la colonie anglaise de Gold-Coast. Au Dahomey, on a approfondi le chenal sur la lagune entre Porto-Novo et Cotonou.

L'*Afrique équatoriale* possède un réseau considérable de voies fluviales : on a balisé l'entrée de l'Ogooué, le Pool, la passe de Zinga et établi un wharf à Brazzaville.

A *Madagascar*, entre Tamatave et Farafangana existe une série de lagunes séparées par des seuils ou pangalanes. De 1898 à1901 ont été percées les pangalanes entre Tamatave et Andevorante (longueur du canal : 135 kilomètres), puis, dans ces dernières années, celles situées entre Andevorante et Mananjary.

Environ 125 millions de francs provenant de fonds d'emprunts ont été dépensés aux colonies dans les ports et les voies navigables.

*4° Routes.*

Toutes nos colonies possèdent un réseau de routes ou de pistes dont l'amélioration et le développement sont progressivement poursuivis. Mais partout ce réseau reste encore très insuffisant.

L'*Indochine* possède le plus considérable, grâce à une politique « routière » conduite avec persévérance, surtout depuis 1911. Tout l'effort qui, depuis 1914, n'a pu être consacré à l'établissement de chemins de fer a été porté sur la construction des routes. Voici quelle était l'importance de ce réseau à la fin de 1921 :

| DÉSIGNATION | LONGUEUR empierrée | LONGUEUR automobilable pendant la moitié de l'année | LONGUEUR à construire, ou non automobilable pendant plus de la moitié de l'année | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| | *kilomètres* | *kilomètres* | *kilomètres* | *kilomètres* |
| Routes coloniales . . . . . | 4.595 | 1.793 | 2.573 | 8.961 |
| Cochinchine. Routes locales. | 640 | 79 | 393 | 1.112 |
| — Routes provinciales | 1.188 | 211 | 83 | 1.682 |
| — Routes communales | 1.315 | — | — | 1.315 |
| Tonkin. Routes locales . . | 1.401 | 3.884 | — | 5.285 |
| Annam. Routes locales . . | 594 | 1.873 | 2.380 | 4.847 |
| Cambodge. Routes locales. | 677 | 525 | 1.680 | 2.882 |
| Laos. Routes locales. . . . | 176 | 606 | 1.316 | 2.098 |
| Totaux. . . . . . . | 10.586 | 8.971 | 8.625 | 28.182 |

La grande route transindochinoise va de la frontière chinoise (Langson) jusqu'à la frontière siamoise, au delà de Battambang ; lorsque deux ponts (ou ferry-boats) auront été établis sur le fleuve Mékong et le Bassac, on pourra aller

en automobile sans rompre charge de la frontière de Chine à celle du Siam. 7.400.000 piastres ont été dépensées en 1920 à la construction de routes et de ponts.

Les colonies du groupe de l'*Afrique occidentale* sont sillonnées de nombreuses pistes qui réunissent les divers centres et marchés, mais il n'existe pas de grandes artères comme en Indochine ou à Madagascar. Les grandes artères, ici, sont les voies ferrées, dont les routes ne sont que des annexes, qui leur apportent le trafic. La route non empierrée de Cotiari à Ambidedi (200 kilomètres) supplée à la coupure du chemin de fer de Thiès à Kayes. Une route non empierrée part de Savé, terminus du chemin de fer du Dahomey, et aboutit à Malanville, sur le Niger, à 3 kilomètres en amont de Gaya. Enfin, en Guinée, est amorcée la construction d'un réseau routier.

En *Afrique équatoriale,* en dehors de la route Loango-Brazzaville (450 kilomètres) et de la route de Fort-Sibut à Fort-Crampel (150 kilomètres), qui fait communiquer le bassin de l'Oubangui et celui du Chari, n'existent que des pistes en plus ou moins bon état [1].

*Madagascar* possède 1.496 kilomètres de routes d'intérêt général, construites et entretenues par le budget de la colonie, et 684 kilomètres de routes d'intérêt régional non empierrées, construites et entretenues par les populations intéressées.

En *Guyane,* 45 kilomètres de routes autour de Cayenne, 35 autour de Saint-Laurent et 19 kilomètres d'une route allant de la pointe Macouria vers Sinnamary constituent tout le réseau de la colonie.

Dans les autres colonies, les réseaux routiers ont l'importance suivante :

1. A titre de comparaison, on indiquera que la colonie voisine du Congo belge possède 845 kilomètres de routes automobilables et 8.500 kilomètres de pistes.

| | | |
|---|---|---|
| Guadeloupe | 1.022 kilomètres. | |
| Martinique | 617 | — |
| Réunion | 519 | — |
| Nouvelle-Calédonie | 413 | — |
| Établissements de l'Océanie | 184 | — |
| Établissements français dans l'Inde | 266 | — |
| Côte française des Somalis | 5 | — |

Dans l'ensemble, 35 à 40 millions de francs ont été consacrés sur les fonds d'emprunt à la construction de routes et de ponts, mais cette somme ne représente qu'une infime partie des dépenses faites pour les travaux de cette nature, les budgets coloniaux y affectant annuellement des crédits très importants.

### 5° *Irrigations.*

En *Indochine* et à *Madagascar*, le problème des irrigations et des assèchements s'est posé dès notre installation. Aucune dépense n'est plus justifiée ni mieux accueillie des indigènes que celle qui a pour but de permettre la culture de nouvelles terres et de protéger contre les inondations celles qui sont déjà cultivées.

Dans notre grande colonie d'Extrême-Orient, c'est en 1913 qu'ont été commencés les premiers travaux d'amélioration ou de défense des terres à rizières. Les digues ont été réparées avec persévérance et esprit de suite.

Au Tonkin, dès 1902, était élaboré un important programme d'hydraulique agricole comportant l'assèchement des casiers inondés par les eaux de pluie dont l'écoulement est impossible naturellement, la protection contre la submersion des terrains gagnés sur la mer, la protection et l'assèchement des terres inondées par des arroyos non endigués, l'irrigation de divers casiers du bas delta au moyen des eaux d'arroyos non refoulées par les marées. Les travaux de première catégorie (casiers d'Hanoï et de Nam-Sang) ont rendu cultivables 33.000 hectares de terres. Le rendement net étant d'environ 200 francs par hectare, ces travaux ont procuré

aux indigènes un profit annuel de 6 millions 1/2 à 7 millions de francs. Les travaux de deuxième catégorie (casiers de Kim-Son) ont rendu cultivables 7.044 hectares donnant un profit supplémentaire annuel pour les indigènes de 1.500.000 piastres. Au total, l'exécution du programme de 1902 a permis pour une dépense de 3.400.000 francs, la mise en culture de 114.328 hectares de terres procurant aux cultivateurs du pays un profit net annuel de 23 millions de francs.

Sur les bases de ces heureuses expériences, un nouveau programme a été établi en 1912, qui prévoit une dépense de 19.100.000 francs en vue de livrer à la culture 450.000 hectares de terres dans les provinces de Vinhyên, Songcau, Thanhhoa et Thuathiên. Une partie de ce programme est déjà exécutée, il sera probablement terminé à la fin de 1922.

1.800.000 piastres ont été dépensées en 1920 aux travaux d'hydraulique agricole.

A *Madagascar*, depuis 1909, des travaux du même genre ont été entrepris, mais dans des proportions beaucoup plus modestes. Dans la plaine de Betsimitatra et dans celle de Sambaïna, 15 kilomètres et 10 kilomètres de canaux ont été creusés. Dans la province de Vakinankaratra, l'ouverture de 18 kilomètres de canaux a amené la mise en culture de 200 hectares de terres nouvelles. De grands travaux ont été exécutés dans la plaine de Marovoay. D'autres sont projetés qui seront réalisés si les ressources financières nécessaires leur sont attribuées.

En *Afrique occidentale*, on a pensé avec raison que les travaux de routes et de chemins de fer devaient primer les travaux hydrauliques. Il n'eût servi de rien en effet de développer la production de richesses qu'on n'aurait pu transporter. On en est encore pour les irrigations à la période des études et des projets. La mission Younès (1913-1918) et la mission Belime (1919-1920) ont fourni de très utiles indications sur les possibilités d'aménagement des vallées du haut Sénégal

et du Niger. M. Belime a dressé, ainsi que nous l'avons dit plus haut, pour le Niger un programme très complet prévoyant : l'irrigation de terrains d'alluvions des deux rives du Niger entre Bamako et la zone inondée du delta et l'irrigation de la rive gauche du Niger, dans le delta, après endiguement du fleuve. Dans cette région du delta, trois grands canaux seraient à construire : le canal de Ségou permettrait d'irriguer 750.000 hectares, celui de Nyamina 250.000, celui de Sansanding 300.000. Pour le premier, le seul qui ait fait l'objet d'un avant-projet, les frais de contruction s'élèveraient à 262 millions de francs : grâce à lui seul, le Soudan pourrait nous fournir 100.000 tonnes de coton par an.

Dans l'ensemble de nos colonies une trentaine de millions de francs ont été dépensés sur les fonds d'emprunts aux travaux d'irrigation.

### 6° *Travaux d'édilité.*

On sait combien longtemps a été pleine de risques la vie de l'européen aux colonies. Des entreprises d'adduction d'eau et des œuvres d'assainissement l'ont rendue moins pénible.

Il y a seulement vingt ans, l'usage d'une eau contaminée ou simplement suspecte était une des plus dures et des plus dangereuses nécessités de la vie sous les tropiques. Là où manquait l'eau potable et où dormait l'eau des marais, les maladies contagieuses décimaient les colons. Depuis 1899, de nombreuses installations d'eau potable ont été réalisées.

En Indochine : Hanoï, Haïphong, Hué, Pnom-Penh, Saïgon, Cholon, Mytho, Thudaumot, Baria, le cap Saint-Jacques ; à Madagascar : Tananarive et Majunga ; en A. O. F. : Saint-Louis, Rufisque, Dakar, Conakry, Koulouba ; en A. E. F. : Libreville et Brazzaville ; en Guyane : Cayenne ; à la Guadeloupe : Basse-Terre et La Pointe-à-Pitre ; à la Martinique : Fort-de-France ; dans l'Inde : Pondichéry et Chandernagor ; à la Nouvelle-Calédonie : Nouméa ; à Tahiti : Papeete ; à la Réu-

nion : Saint-Denis ; à la Côte française des Somalis : Djibouti, sont pourvus d'installations d'eau potable généralement satisfaisantes. Elles ont toutes nécessité de fortes dépenses : elles étaient indispensables.

Dans ces mêmes villes, d'importants travaux d'assainissement ont été opérés, mais la situation est encore loin d'être satisfaisante. Dans la plupart de nos colonies, le mode le plus perfectionné d'évacuation des matières consiste en l'emploi de tinettes qu'on va vider hors ville, dans le fleuve, dans le port... quand on ne se borne pas à disperser les matières autour des habitations; les ordures ménagères sont assez régulièrement transportées dans des dépotoirs, mais les eaux usées s'écoulent comme elles peuvent.

A Saïgon, à Pnom-Penh et à Hanoï, à Dakar et à Saint-Louis, à Pondichéry, à Madagascar et à Nouméa, des réseaux d'égouts, encore incomplets, ont été construits et les mares placées au milieu ou dans le voisinage de l'agglomération ont été comblées.

Quinze à seize millions de francs sur fonds d'emprunt, auxquels il convient d'ajouter des sommes très importantes fournies par les budgets coloniaux et communaux, ont été consacrés aux travaux d'édilité. Il reste encore beaucoup à faire dans cet ordre d'idées. Il reste plus encore à faire dans les agglomérations indigènes où des captations d'eaux et de nombreuses installations de puits filtrants et de pompes doivent remplacer la « mare » communale dont l'eau stagnante et contaminée sert à tous les usages et est le véhicule de trop fréquentes épidémies.

### 7° *Postes et télégraphes, télégraphie sans fil.*

Nos colonies sont pourvues de bureaux de postes, de télégraphes et de téléphones dont le nombre s'accroît progressivement à mesure que les ressources le permettent.

A l'heure actuelle, voici quels sont, pour nos diverses possessions, le nombre des bureaux de postes et télégraphes et la longueur des lignes télégraphiques :

| COLONIES | Bureaux de postes et télégraphes | Longueur des lignes télégraphiques |
|---|---|---|
| | | *kilomètres* |
| Afrique occidentale française . . . | 282 | 23.278 |
| Togo . . . . . . . . . . . . . | 11 | 718 |
| Afrique équatoriale française [1]. . . | 65 | 3.807 |
| Cameroun . . . . . . . . . . | 23 | 1.155 |
| Indochine . . . . . . . . . . | 352 | 19.901 |
| Madagascar [2] . . . . . . . . . | 221 | 7.800 |
| Côte française des Somalis . . . . | 1 | 200 |
| Réunion. . . . . . . . . . . . | 33 | 400 |
| Établissements français dans l'Inde. | 5 | 200 |
| Saint-Pierre et Miquelon. . . . . | 4 | — |
| Martinique. . . . . . . . . . | 46 | 400 |
| Guadeloupe. . . . . . . . . . | 44 | 400 |
| Guyane . . . . . . . . . . . | 21 | 400 |
| Nouvelle-Calédonie. . . . . . . | 64 | 1.000 |
| Établissements français de l'Océanie. | 20 | 40 |
| Total . . . . . . . . . | 1.192 | 59.699 |

La télégraphie sans fil a apporté la solution pratique au problème des communications à grande distance. Étant donnés les services qu'elle a rendus, les colonies ont engagé de fortes dépenses pour assurer la construction de grandes stations d'intercommunication et de petits postes pour assurer les communications intérieures.

1. La colonie voisine du Congo belge possède 3.000 kilomètres de lignes égraphiques.

2. Pour cette colonie et les suivantes, les renseignements relatifs aux lignes télégraphiques sont donnés en chiffres ronds.

| NOM DES STATIONS | PORTÉE en milles nautiques | GENRE de correspondance | HEURES de service | PUISSANCE en kilowatts |
|---|---|---|---|---|
| *Afrique occidentale française :* | | | | |
| Dakar . . . . . | 400 | Publique. | Permanent. | 3 |
| Conakry . . . . . | 600 | — | De jour. | 10 |
| Port-Etienne . . . | 600 | — | — | 10 |
| Rufisque. . . . . | 600 | — | — | 10 |
| Tabou. . . . . . | 500 | — | — | 7 |
| Kabara . . . . . | 500 | — | Matinée. | 10 |
| Kidal. . . . . . . | 200 | — | — | 5 |
| N'Guigmi . . . . | 200 | — | — | 5 |
| Agadès . . . . . | 200 | — | — | 5 |
| Zinder . . . . . | 400 | — | — | 10 |
| Bilma. . . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Tahoua . . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Atar . . . . . . | 200 | — | — | 5 |
| Chinguetti . . . . | 100 | — | — | 2 |
| Bamako . . . . . | 500 | Officielle. | — | 0 (station prov.) |
| *Afrique équatoriale française :* | | | | |
| Pointe-Noire (Loango). | 300 | Publique. | 8 h. à 10 h.30 14 h. à 16 h.30 | 10 |
| Brazzaville . . . . | 300 | — | — | 0 |
| Fort-Lamy . . . . | 300 | — | Matinée. | 10 |
| Ati. . . . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Mao . . . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Faya . . . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Abecher. . . . . | 150 | — | — | 2 |
| Korotoro. . . . . | 150 | — | — | 2 |
| *Cameroun :* | | | | |
| Duala. . . . . . | 50 | Officielle. | Matinée. | 1 |
| *Indochine :* | | | | |
| Saïgon . . . . . | 200 | Publique. | 7 h. à 11 h. et 14 h. à 21 h. | 5 |
| Kien-An. . . . . | 350 | — | 7 h. à 11 h. et 14 h. à 17 h. | 2,5 |
| Hanoï. . . . . . | 1.000 | — | 7 h. à 11 h. et 14 h. à 19 h. | 20 |
| Quang-Tchéou-Wan | 500 | — | — | 5 |
| Tourane. . . . . | 250 | — | 7 h. à 11 h. et 14 h. à 17 h. | 5 |
| Poulo-Condore . . | 100 | — | — | 2 |
| Phu-Quôc . . . . | 500 | — | — | 5 |
| Vientiane . . . . | 400 | Militaire. | — | 10 |
| Caobang. . . . . | 250 | — | — | 5 |
| Hagiang. . . . . | 250 | — | — | 5 |
| Luang-Prabang . . | 250 | — | — | 5 |
| Laokay . . . . . | 250 | — | — | 5 |
| Moncay . . . . . | 250 | — | — | 5 |

| NOM DES STATIONS | PORTÉE en milles nautiques | GENRE de correspondance | HEURES de service | PUISSANCE en kilowatts |
|---|---|---|---|---|
| *Madagascar :* | | | | |
| Mayotte (Dzaoudzi) | 430 | Publique. | 7 h. à 11 h. et 13 h. 30 à 17 h. | 6 |
| Majunga. . . . . | 430 | — | — | 6 |
| Diego-Suarez . . . | 430 | — | — | 7 |
| Mutsamudu. . . . | 100 | — | — | 1 |
| *Côte française des Somalis :* | | | | |
| Djibouti. . . . . | 400 | — | 7 h. à 11 h. et 14 h. à 18 h. | 5 |
| *Saint-Pierre-et-Miquelon :* | | | | |
| Galantry. . . . . | 300 | — | 8 h. à 19 h. | 2,5 |
| Miquelon . . . . | 50 | — | 8 h. à 11 h. et 15 h. à 17 h. | 0,5 |
| *Martinique :* | | | | |
| Fort-de-France . . | 400 | — | Permanent. | 5 |
| *Guadeloupe :* | | | | |
| Destrellan . . . . | 400 | — | De jour. | 5 |
| *Guyane française :* | | | | |
| Cayenne. . . . . | 300 | — | 8 h. à 10 h. et 14 h. à 16 h. | 2.5 |
| *Nouvelle-Calédonie :* | | | | |
| Nouméa . . . . . | 250 | — | 10 h. à 11 h. et 13 h. à 14 h. | 2,5 |
| *Nouvelles-Hébrides :* | | | | |
| Port-Vila . . . . | 400 | — | 10 h. à 11 h. et 14 h. à 15[6] | 5 |
| *Établissements français de l'Océanie :* | | | | |
| Mahnia . . . . . | 600 | — | 7 h. à 12 h. et 16 h. à 17 h. | 10 |
| Makatea. . . . | 250 | — | — | 2 |
| *Postes en territoire étranger.* | | | | |
| *Liberia :* | | | | |
| Monrovia . . . . | 400 | — | 7 h. à 12 h. et 14 h. à 18 h. | 5 |
| *Chine :* | | | | |
| Shanghaï. . . . . | 500 | — | Permanent. | 5 |

Des postes sont en construction en Afrique occidentale française : à Cotonou et Grand-Bassam; en Afrique équatoriale française : à Mindouli, Bangui, Lirenga, Mossoka ; à Madagascar : à Tamatave et à la Grande-Comore ; en Indochine : à Muong-Sin. On renforce les stations de Rufisque, Douala, Saïgon, Hanoï, Fort-de-France, Cayenne et Shanghaï. Des postes sont projetés en Afrique équatoriale française : à Port-Gentil, Ouesso, N'Délé, Am-Timan et Carnot ; au Cameroun : à Yaoundé et Garoua; en Guyane : à Regina, Saint-Georges et au poste de douane.

Si nous récapitulons, nous constatons que nous avons fait pour la T. S. F. un effort d'autant plus méritoire qu'il a été, pour la majeure partie, accompli pendant la guerre.

| COLONIES | En fonctionnement | En construction | En projet |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française. . . | 15 | 2 | — |
| Afrique équatoriale française. . . | 8 | 4 | 5 |
| Cameroun. . . . . . . . . . . . . | 1 | — | 2 |
| Indochine. . . . . . . . . . . . . | 12 | 1 | — |
| Madagascar. . . . . . . . . . . . | 4 | 2 | — |
| Côte française des Somalis . . . . | 1 | — | — |
| Saint-Pierre et Miquelon. . . . . | 2 | — | — |
| Martinique . . . . . . . . . . . . | 1 | — | — |
| Guadeloupe. . . . . . . . . . . . | 1 | — | — |
| Guyane. . . . . . . . . . . . . . | 1 | — | 3 |
| Nouvelle-Calédonie. . . . . . . . | 1 | — | — |
| Nouvelles-Hébrides. . . . . . . . | 1 | — | — |
| Etablissements français de l'Océanie. . . . . . . . . . . | 2 | — | — |
| *Postes en territoire étranger.* | | | |
| Libéria. . . . . . . . . . . . . . | 1 | — | — |
| Chine. . . . . . . . . . . . . . . | 1 | — | — |
| Totaux. . . . . . . . . | 52 | 9 | 10 |

Il reste à relier la métropole avec nos divers établissements d'outre-mer et à relier ceux-ci entre eux. Les quatre principales stations du réseau intercolonial, Saïgon, Bamako, Brazzaville, Tananarive, sont en construction. Les machines, alternateurs à haute fréquence de conception et de fabrication françaises, sont aux essais. Les stations de Dakar, Djibouti, Fort-de-France, Nouméa et Papeete ne sont encore qu'à l'état de projet.

Touchant la T. S. F., notre situation soutient la comparaison avec celle des diverses nations colonisatrices. Le nombre des stations coloniales côtières seules est pour la Grande-Bretagne de 180, pour les Etats-Unis de 124, pour l'Italie de 18, pour la Belgique de 15, pour les Pays-Bas de 10, pour le Portugal de 4 et pour l'Espagne de 3. Pour les réseaux inter-coloniaux, seuls les Américains sont en avance sur nous : la « Radio Corporation » est pour le moment maîtresse des communications par T. S. F. dans tout le Pacifique. Les Anglais ont construit une grande station au Caire, mais le système qu'ils ont adopté ne leur a pas donné satisfaction et ils orientent leurs rechérches dans une voie nouvelle. La compagnie allemande « Transradio Telefunken » a construit pour les Hollandais, à Batavia, une grande station, qui fonctionne à puissance réduite, mais, semble-t-il, d'une façon peu satisfaisante.

Cette revue très rapide, et forcément incomplète, montre cependant très clairement que nous n'avons pas abordé le problème de la mise en valeur des colonies avec la puissance de moyens et l'intensité d'action créatrice dont nous pouvions disposer. Nous avons avancé à l'allure lente, tandis que nos concurrents couraient de toute leur vitesse. Des exemples tout récents nous apprennent qu'ils se proposent encore de brûler les étapes, spécialement en Afrique.

Nous ne saurions continuer à regarder placidement les faits s'accomplir ainsi chez les autres. La victoire doit avoir changé notre caractère et nos habitudes. Le danger nous a galvanisés ; il a renouvelé en nous des forces d'énergie dont

il faut savoir nous servir. Le Gouvernement a à cœur de seconder ceux qui, Français ou indigènes, assurent outre-mer, par leur robuste labeur, la grandeur de la patrie.

Du moment où l'intérêt du pays l'exige, il faut continuer la tâche de mise en valeur déjà entreprise, mais en en accélérant le rythme et aussi en en modifiant les méthodes, puisque celles jusqu'à présent employées n'ont donné que des résultats insuffisants.

---

## CHAPITRE VII

# NÉCESSITÉ DE NOUVELLES MÉTHODES

Si notre effort, en effet, n'a pas porté tous les fruits qu'on pouvait souhaiter, cela tient beaucoup aux vices des méthodes selon lesquelles il a été conduit. Les connaissant, on doit désormais les corriger.

Notre premier défaut, en matière de mise en valeur coloniale, a été de n'avoir établi jusqu'à ce jour, sous l'inspiration large et claire d'une vue d'ensemble, aucun programme général, ni pour la totalité du domaine, ni pour chacun des groupes qui le composent. Nous l'avons expliqué au début même de cet exposé; presque partout on a improvisé, et l'on sait les dangers de l'improvisation, si l'on connaît aussi quelques-uns de ses heureux effets. C'est un détestable système que d'entamer des travaux au hasard, en ordre dispersé, sans plan préconçu, sans la vision et le souci d'un intérêt très supérieur aux contingences ou aux convenances particulières. Aussi le programme que le Gouvernement a soumis au Parlement, loin de chercher à réaliser, si l'on peut dire, une « proportionnelle » de satisfactions locales, reste dominé par l'idée de « l'utilité générale », le dessein d'obtenir pour la force nationale le plus grand profit de l'exécution des travaux qu'il a envisagés.

Fournir, dans le moindre délai, aux besoins de la vie nationale la plus grande somme des produits principaux qu'elle réclame, tel est le but. Mais, dès qu'on l'exprime ainsi, on affirme du même coup cette vérité essentielle qu'il

faut, entre les colonies productrices, établir enfin la discipline d'une division méthodique du travail.

Que chacune ait sa tâche, son lot de création, sa fourniture, sa « commande ». La nature, le climat, la constitution du sol et du sous-sol, la tradition indigène ont prédestiné chacune d'elles à des productions ou des cultures « favorites » sur l'augmentation desquelles il convient maintenant de concentrer l'effort majeur. Il ne faut plus de ces coquetteries, de ces accès d'amour-propre qui ont éparpillé leur labeur respectif et leurs crédits budgétaires sur une infinité d'expériences et d'essais destinés à prouver qu'elles pouvaient, chacune, tout produire, et à enfler sans cesse la nomenclature orgueilleuse des catalogues d'exposition. Assez de « tours de force » et de colonisation en jardinets! Nos colonies doivent être des « centres de production », non plus des « musées d'échantillons ».

Au lieu d'égailler leurs moyens d'action dans les sens les plus divers, elles doivent chacune, pour les premières années à venir, les rassembler et les appliquer sur la production intensive des deux ou trois ou quatre denrées ou matières premières qu'elles sont le plus aptes à fournir : l'Afrique occidentale sur les graines oléagineuses, les bois, le coton et le cacao; l'Afrique équatoriale sur les oléagineux aussi et l'exploitation des bois ; l'Indochine sur le coton, le caoutchouc, la soie et les minerais; Madagascar sur les viandes, les minerais et les farineux; les Antilles sur les sucres et le café, etc... Seul, un labeur d'ensemble ainsi ordonné et distribué pourra produire « l'effet de masse » susceptible, dans un délai relativement court, d'influer heureusement sur l'approvisionnement du marché français et la situation de ses changes.

Qu'on n'objecte pas que cette répartition de la « fourniture » est un acte d'impérialisme brutal imposant à chaque colonie, en considération exclusive de l'intérêt métropolitain, les inconvénients de la « spécialisation » ou les dangers de la monoculture. Celle-ci a produit trop de mécomptes, en France et ailleurs, pour qu'on songe à la préconiser aux colo-

nies. En tout état de cause, la colonisation privée restera toujours libre de porter ses soins et ses préférences où il lui plaira et sur la production qu'elle choisira, à ses risques et périls. Mais l'autorité publique qui, aux colonies, a la garde tout ensemble de l'intérêt national et de l'intérêt local doit essentiellement consacrer les facultés et les moyens d'action dont elle dispose à l'intensification des ressources naturelles que le territoire local est tout désigné pour fournir. Elle doit le faire d'autant mieux que les deux intérêts y trouvent leur compte : l'intérêt national, par l'augmentation quantitative et qualitative de la denrée ou matière dont le marché français a besoin ; l'intérêt local, par l'accroissement de revenus qu'il tirera d'une production multipliée, avec au surplus l'avantage de pouvoir, s'il lui convient, consacrer au développement d'autres productions le supplément des nouveaux gains réalisés.

Ainsi, et comme premier élément d'une meilleure méthode de colonisation, s'impose d'abord la division du travail dans l'ensemble des colonies.

Mais, dans chacune d'elles, ce travail créateur de richesses doit à son tour être conduit selon une méthode améliorée, s'il veut aboutir, comme on vient de le dire, à une augmentation de production à la fois en quantité et en qualité.

La Conférence coloniale instituée en 1917 par M. Maginot, Ministre des Colonies, évaluait à un million d'hectares les surfaces coloniales à mettre en culture pour permettre à la France de se passer des importations étrangères de « produits agricoles ». C'est peu de chose si l'on compare cette superficie à l'étendue des espaces cultivés en France (25 millions d'hectares), et si l'on se souvient que notre domaine colonial est grand vingt fois comme la France ; c'est beaucoup si l'on veut réaliser un tel effort dans un assez court délai, et en obtenir surtout les résultats espérés. Car il ne suffit pas, ayant l'espace devant soi, de travailler, de semer et de planter au hasard et à la hâte, sans discernement, sans expériences préalables, sans directions sûres et éprouvées.

Ce qui revient à dire que la colonisation ne peut se passer de l'*aide scientifique*. Et il apparaît désormais indispensable, dans chaque colonie, d'organiser fortement, durablement, sur des bases solides et logiques, avec les méthodes, le personnel et le matériel nécessaires, le concours de la technicité scientifique à l'œuvre d'exploitation économique.

Ici encore, un labeur considérable s'est dépensé un peu partout sans profit suffisant, parce qu'il s'est poursuivi sous le régime de l'improvisation, de l'initiative solitaire en ordre dispersé, sans programme préalable, sans coordination et, le plus souvent, sans contrôle. Les archives coloniales sont des cimetières où s'est enfouie une richesse énorme et disparate. Des travaux admirables sont ainsi demeurés stériles ; des études de la plus haute valeur ont passé inaperçues ; des expériences ou des découvertes précieuses sont restées inutilisées. Et sans cesse, dans l'ignorance des essais de leurs précurseurs, des chercheurs ont recommencé, ici et là, de longues tâches déjà remplies, aggravant la rançon de temps et d'argent payée sans retour au désordre de l'investigation.

Cette dispersion fâcheuse du travail scientifique intéressant les colonies est partout.

Elle est dans la Métropole, où, le plus souvent, laboratoires et savants adonnés aux études coloniales travaillent ardemment, mais sans contact, sans direction supérieure, isolés par des cloisons étanches, répétant chacun les mêmes expériences dont le résultat et l'enseignement utiles, n'étant concentrés nulle part, ne peuvent recevoir l'homologation d'un contrôle après lequel ils pourraient faire l'objet d'une efficace vulgarisation dans le grand public.

Même dispersion des recherches dans les colonies, où les services agricoles et économiques restent encore invertébrés et où aucun organisme central (sauf l'Institut scientifique de Saïgon, créé en 1918) ne commande et ne distribue entre les laboratoires locaux ou les agents scientifiques la multiple besogne d'études, d'expériences, de classement d'où sortira la constitution définitive du *dossier* de chaque matière, denrée ou produit colonial, chacun dûment identifié,

inventorié dans ses caractéristiques, ses propriétés, sa valeur, ses utilisations, ses zones d'acclimatation et leurs facultés de rendement, — toutes précisions que réclament justement l'acheteur, l'industriel, le commerçant ou le financier de la métropole.

Il est temps de mettre de l'ordre dans ce désarroi et de la discipline pratique dans cet éparpillement de travaux. Telle est la tâche récemment tracée (février 1921) par le Ministre des Colonies à une commission de savants et de techniciens qui a reçu mandat de préciser les méthodes de l'action scientifique aux colonies, d'en coordonner les recherches, d'instituer les liaisons permanentes nécessaires, aussi bien entre les laboratoires d'études coloniales de la métropole qu'entre les organismes scientifiques métropolitains et les organismes similaires des colonies. Ainsi sera-t-il possible, avec la prévoyance convenable, de fournir à ces colonies des orientations précieuses, et de les aider à réunir le personnel et le matériel utiles, dans leurs services économiques et agricoles mieux organisés, pour guider et stimuler la production quantitative qu'elles doivent fournir.

Les « méthodes » d'action que nous venons d'indiquer et le but qu'elles se proposent font dès lors pressentir l'esprit dans lequel a été conçu le programme de grands travaux qui est soumis au Parlement.

Dans l'ensemble de notre domaine colonial, ce programme a sélectionné et visé les *centres principaux de production* des matières ou des denrées nécessaires à la métropole, les grands dépôts naturels de richesses, les grands greniers, les grandes cultures, les grandes forêts, les plus importants gisements, en un mot les points capitaux où la France doit pouvoir puiser au maximum les ressources qui lui sont utiles : ici les matières grasses, là les céréales, là les textiles, plus loin les troupeaux, ailleurs les bois, autre part les métaux.

Et ces centres une fois repérés, le programme se propose, dans ses dispositions coordonnées :

1° De créer d'abord, condition première de tous les efforts,

les voies d'accès nécessaires vers les centres de production, et leur liaison par la voie ferrée avec les ports d'embarquement ;

2° D'outiller ces ports de façon à favoriser les mouvements d'un trafic maritime important ;

3° D'augmenter la productivité actuelle des régions envisagées, les étendues exploitées, mises en culture, la quantité de produits, la valeur et la variété de ce que peuvent fournir le sol et le sous-sol, soit par les moyens de l'irrigation, soit par la culture mécanique, soit par les ressources de l'exploitation scientifique.

Enfin et surtout, ce programme veut rendre possibles les résultats ainsi entrevus en favorisant, par une large diffusion de l'hygiène, de la meilleure alimentation, de l'assistance médicale et de l'instruction, la conservation, l'amélioration, l'accroissement, l'éducation de la main-d'œuvre exigée par cet ensemble de travaux, comme aussi la collaboration intéressée et confiante des populations au milieu desquelles ils s'accompliront.

Ce programme d'action, selon nos prévisions, doit lier l'avenir pour une durée assez longue (de dix à quinze ans) pendant laquelle, ayant la force impérative d'une loi, il ne pourra être modifié ou bouleversé à tout instant, au gré de l'instabilité d'autorités gouvernementales successives.

Ses grandes lignes avaient été exposées par nous au Parlement, à l'occasion de la discussion du budget de 1920. Sur les bases ainsi tracées, dans chaque groupe de colonies, l'autorité locale, en collaboration avec les organismes représentatifs, a étudié et mis au net un programme de travaux qui a été transmis au Département, examiné par ses services techniques et revisé à nouveau par des commissions instituées à cet effet, dans le courant de l'année 1920 et dans les premiers mois de 1921.

Ces commissions, spécialement nommées pour chaque colonie, comprenaient des représentants élus de la colonie, des représentants des gouvernements locaux, des membres des services techniques, des colons, des industriels, des com-

…AISES (*Suite*)

| (i… | MONTANT réalisé | NOMBRE d'annuités | MONTANT des annuités (intérêt et amortissement pour 1922) |
|---|---|---|---|
| | fr. c. | | fr. c. |
| 7 millions , éclairage . . . . . | 28.558.750 » | 60 | 970.824 37 |
| nticipés à : | | | |
| . . . . . | 11.000.000 » | 60 | 611.499 26 |
| . . . . . | 45.945.287 50 | 60 | 1.951.602 50 |
| . . . . . | 14.999.992 50 | 57 | 653.738 50 |
| l des com- . . . . . | 1.399.998 60 | 25 | 97.275 00 |
| . . . . . | — | — | (remboursé) |
| . . . . . | — | — | (remboursé) |
| ondichéry. duction et Chander- . . . . | — | — | (remboursé) |
| la digue . . . . . | — | — | (remboursé) |
| tillage du embourse- ial . . . | 1.587.000 » | 25 | 96.736 00 |
| d'eau. . | 3.000.262 80 | 30 | 186.653 00 |
| . . . . . | 1.999.898 » | 25 | 75.883 80 |
| lit foncier . . . . . | 1.500.000 » | 25 | 98.854 34 |
| ice 1903 et . . . . . | 905.000 » | 20 | 72.008 25 |
| dit foncier . . . . . | 999.992 » | 25 | 67.415 40 |
| adduction tre, instal- | | | |

| COLONIES | DATES | MONTANT autorisé | OBJET DE L'EMPRUNT et observations | MONTANT réalisé | NOMBRE d'annuités | MONTANT des annuités (intérêt et amortissement pour 1922) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | francs | | fr. c. | | fr. c. |
| Afrique occidentale française. | L. 5 juillet 1903, 22 janvier 1907, 26 juillet 1912, 9 juillet 1915. | 165.000.000 | Assainissem ent de Dakar et de Rufisque, aménagement de s ports du Sénégal et des fleuves, construction d e chemins de fer, de lignes télégraphiques et d'é tablissements sanitaires, constructions militaires ( 6.000.000 de fr.), remboursements d'emprunts ant érieurs contractés par les colonies du groupe. — Réalisé en cinq tranches successives. | 164.999.253 » | 50 | 7.209.210 00 |
| | L. 18 février 1910. | 14.000.000 | Continuatio du Thiès-Kayes. — Réalisé en deux tranches s uccessives. . . . . . . . . . . | 14.000.029 50 | 50 | 616.889 20 |
| | L. 23 décembre 1913. | 167.000.000 | Continuatio de l'exécution du programme de chemins de fer, aménagement des ports de Dakar, de Conak y et de la Côte d'Ivoire, amélioration de l'embo uchure du Sénégal, assainissement des villes, ass istance médicale : | | | |
| | | | 1re tran che (30 décembre 1913) . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 | 4.463.047 50 |
| | | | 2e tranc he (1er octobre 1920) . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 | |
| | | | 3e tranc he (27 mars 1922) . . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 | |
| Afrique équatoriale française. | D. 30 mars 1900. | 2.000.000 | Télégraphes, travaux d'utilité publique et de constructions . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | (remboursé) |
| | L. 12 juillet 1909. | 21.000.000 | Exécution de divers travaux publics et d'utilité générale : | | | |
| | | | 1re tran che (10 septembre 1913) . . . . . . | 14.999.441 » | 50 | 665.825 00 |
| | | | 2e tranc he (12 avril 1913) . . . . . . . . | 5.999.917 » | 47 | 283.412 50 |
| | L. 8 août 1920. | 171.000.000 | Constructio n de chemins de fer et travaux d'aménagement : | | | |
| | | | 1re tran che (1er octobre 1920) . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 | 1.115.762 50 |
| | | | 2e tranc he (21 juin 1922) : 45.000.000 sont mis à la dispo sition de la colonie 15.000.000 immédiatement, 15.000.000 en 1923 et 15.000.000 en 1924) . . . . . . . . . . . . . . . . | 15.000.000 » | 40 | — |
| Indochine. | D. 24 août 1881 approuvant la convention du 18 août 1881 et acte additionnel du 14 avril 1888. | Annuité de remboursement du capital de construction. | Chemin de fer de Saigon à Mytho . . . . . . | — | 95 | 315.775 00 |
| | L. 10 février 1896. | 80.000.000 | Liquidation de la situation financière de l'Annam-Tonkin et travaux d'utilité publique. . . . . | 79.996.500 » | 60 | 2.970.375 00 |
| | L. 25 décembre 1896. | 200.000.000 | Constructio n de chemin de fer : | | | |
| | | | 1re tran che (janvier 1899) . . . . . . . . | 47.878.585 » | 75 | 2.080.025 00 |
| | | | 2e tran he (août 1902). . . . . . . . . . | 69.757.726 » | 75 | 2.607.075 00 |
| | | | 3e tran he (septembre 1905) . . . . . . . | 80.011.710 » | 75 | 3.259.527 00 |
| | L. 5 juillet 1901 approuvant la convention du 15 juin 1901. | Garantie annuelle d'intérêts de 3 millions pendant 75 ans à la Société concessionnaire. | Chemin de fer de Laokay à Yunnanfou (178.000 obligations d e 500 francs) . . . . . . . . . . | — | 75 | 3.000.000 00 |
| | L. 14 mars 1909. | 53.000.000 | Part compl émentaire dans les dépenses du chemin de fer de Yunnanfou mise à la charge de la colonie par la sentence arbitrale rendue en exécution du compr omis approuvé par la loi du 30 mars 1907. | 52.999.634 » | 75 | 2.179.664 50 |
| | L. 26 décembre 1912. | 90.000.000 | Achèvemen du programme de 1898 et travaux d'utilité p ublique : | | | |
| | | | 1re tran e (mars 1913) . . . . . . . . . | 49.999.643 50 | 75 | 2.289.808 50 |
| | L. 20 juin 1921 et D. 8 octobre 1921. | 6.180.000 piastres | Constructio du chemin de fer de Vinh à Dongha. | 6.1800.00 » piastres | 30 | 463.500 00 piastres |

| COLONIES | DATES | MONTANT autorisé | OBJET DE L'EMPRUNT et observations | MONTANT réalisé | NOMBRE d'annuités | MONTANT des annuités (intérêt et amortissement pour 1922) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | francs | | fr. c. | | fr. c. |
| Madagascar. | L. 5 avril 1897, 6 avril 1898, 5 mars 1900. | 30.000.000 | Conversion de l'emprunt malgache (17 millions 697.000 fr.) et travaux de routes, ponts, éclairage et balisage des côtes (12.303.000 fr.) | 28.558.750 » | 60 | 970.824 37 |
| | L. 14 avril 1900, 29 juillet 1903. | 60.000.000 | Travaux publics et remboursements anticipés à la Caisse des dépôts et consignations : | | | |
| | | | 1re tranche (6 octobre 1902) | 14.000.000 » | 60 | 611.499 26 |
| | | | 2e tranche (29 juillet 1903) | 45.945.287 50 | 60 | 1.951.602 50 |
| | L. 9 mars 1905. | 15.000.000 | Exécution de travaux publics | 14.999.992 50 | 57 | 653.738 50 |
| Réunion. | D. 19 novembre 1907. | 1.400.000 | Extinction des dettes du service local et des communes | 1.399.998 60 | 25 | 97.275 00 |
| Établissements français dans l'Inde. | D. 23 février 1894. | 1.167.000 | Chemin de fer de Peralux-Karikal | — | — | (remboursé) |
| | D. 6 avril 1900. | 74.000 | Même objet | — | — | (remboursé) |
| | L. 1er avril 190[illegible]. | 4.380.000 | Chemin de fer de Teroupapulyour à Pondichéry, aménagement du port de Karikal, adduction et distribution d'eau à Pondichéry et à Chandernagor | — | — | (remboursé) |
| Saint-Pierre-et-Miquelon. | D. 6 juillet 190[illegible]. | 500.000 | Creusage du Barachois, continuation de la digue aux Moules, lignes téléphoniques | — | — | (remboursé) |
| Martinique. | D. 23 août 1899. | 1.460.000 | Rapatriement d'immigrants hindous, outillage du port et travaux de Fort-de-France, remboursement de prêts du Crédit foncier colonial | 1.587.000 » | 25 | 96.736 00 |
| | D. 5 décembre 1911. | 3.000.000 | Travaux d'assainissement et d'adduction d'eau. | 3.000.262 80 | 30 | 186.653 00 |
| Guadeloupe. | D. 17 mars 1899. | 1.200.000 | Acquittement des dettes de la colonie | 1.999.898 » | 25 | 75.883 80 |
| | D. 25 mai 1901. | 1.500.000 | Acquittement des dettes envers le Crédit foncier colonial | 1.500.000 » | 25 | 98.854 34 |
| | D. 16 juin 1904. | 900.000 | Règlement des restes à payer de l'exercice 1903 et des exercices antérieurs | 905.000 » | 20 | 72.008 25 |
| | D. 9 octobre 1908. | 1.000.000 | Réalisation d'une transaction avec le Crédit foncier colonial | 999.992 » | 25 | 67.415 40 |
| | D. 2 mai 1914. | 4.100.000 | Travaux du port de La Pointe-à-Pitre, adduction d'eau à Basse-Terre et à La Pointe-à-Pitre, installation de la T. S. F. | 4.100.000 » | 30 | 65.558 07 |
| Guyane. | D. 25 mai 1916. | 100.000 | Équilibre du budget de 1914 | 100.000 » | 5 | 11.000 00 |
| | D. 24 janvier 1918. | 200.000 | Équilibre du budget de 1915 | 200.000 » | 5 | |
| Nouvelle-Calédonie. | D. 16 février 1901. | 5.000.000 | Construction d'un bassin de radoub, aménagement du port de Nouméa, construction du premier tronçon de la voie ferrée Nouméa-Bourrail | 5.000.000 » | 50 | 244.087 66 |
| | D. 19 février 1909. | 3.400.000 | Règlement des restes à payer de l'exercice 1917, exécution de travaux de chemins de fer | 3.999.504 » | 50 | 171.530 00 |
| | D. 27 juin 1915. | 750.000 | Émission de bons du Trésor local pour assurer l'équilibre du budget et pour le surplus exécution de travaux de routes | 750.000 » | 5 | 186.000 00 |
| | D. 15 février 1921. | 1.000.000 | Dépenses courantes de l'exercice | 1.000.000 » | — | — |

ıinissem
ment de
uction d
ıes et d'é
ilitaires
unts ant
oupe. —

ıtinuatio
anches s

ıtinuatio
ains de
e Conak
le l'embo
illes, ass
1re tran
2e tranc
3e tranc

légraphes
tructions

écution
générale :
1re tran
2e tranc

onstructio
nagement
1re tran
2e tranc
à la disp
diatement
1924) .

Chemin de

Liquidation
Tonkin e

Constructio

depuis

| OBJET DE L'EMPRUNT et observations | MONTANT réalisé | NOMBRE d'annuités |
|---|---|---|
| | fr. c. | |
| ent de Dakar et de Rufisque, aména- s ports du Sénégal et des fleuves, cons- e chemins de fer, de lignes télégraphi- tablissements sanitaires, constructions 6.000.000 de fr.), remboursements d'em- érieurs contractés par les colonies du Réalisé en cinq tranches successives. | 164.999.253 » | 50 |
| du Thiès-Kayes. — Réalisé en deux uccessives . . . . . . . . . . . . . | 14.000.029 50 | 50 |
| de l'exécution du programme de che- fer, aménagement des ports de Dakar, y et de la Côte d'Ivoire, amélioration ıchure du Sénégal, assainissement des istance médicale : | | |
| che (30 décembre 1913) . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 |
| he (1er octobre 1920) . . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 |
| ne (27 mars 1922) . . . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 |
| , travaux d'utilité publique et de cons- . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | — |
| le divers travaux publics et d'utilité | | |
| che (10 septembre 1913) . . . . . . . | 14.999.441 » | 50 |
| he (12 avril 1913) . . . . . . . . . | 5.999.917 » | 47 |
| n de chemins de fer et travaux d'amé- : | | |
| che (1er octobre 1920) . . . . . . . . | 25.000.000 » | 50 |
| che (21 juin 1922) : 45.000.000 sont mis sition de la colonie 15.000.000 immé- , 15.000.000 en 1923 et 15.000.000 en . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 15.000.000 » | 40 |
| fer de Saïgon à Mytho . . . . . . . | — | 95 |
| de la situation financière de l'Annam- travaux d'utilité publique. . . . . | 79.996.500 » | 60 |
| n de chemin de fer : | | |
| che (janvier 1899) . . . . . . . . . | 47.878.585 » | 75 |
| he (août 1902). . . . . . . . . . . | 69.757.726 » | 75 |
| he (septembre 1905) . . . . . . . . | 80.011.710 » | 75 |
| er de Laokay à Yunnanfou (178.000 obli- 500 francs) . . . . . . . . . . . | — | 75 |
| émentaire dans les dépenses du chemin Yunnanfou mise à la charge de la colo- sentence arbitrale rendue en exécution omis approuvé par la loi du 30 mars 1907. | 52.999.634 » | 7[illegible] |

| COLONIES | DATES | MONTANT autorisé | |
|---|---|---|---|
| | | francs | |
| Afrique occidentale française. | L. 5 juillet 1903, 22 janvier 1907, 26 juillet 1912, 9 juillet 1915. | 165.000.000 | Assainissem gement de truction d ques et d'é militaires prunts an groupe. — |
| | L. 18 février 1910. | 14.000.000 | Continuatio tranches s |
| | L. 23 décembre 1913. | 167.000.000 | Continuatio mins de de Conak de l'embo villes, ass 1re tran 2e tranc 3e tranc |
| Afrique équatoriale française. | D. 30 mars 1900. | 2.000.000 | Télégraphes tructions |
| | L. 12 juillet 1909. | 21.000.000 | Exécution générale : 1re tran 2e tranc |
| | L. 8 août 1920. | 171.000.000 | Constructio nagement 1re tran 2e tranc à la dispc diatement 1924) . |
| Indochine. | D. 24 août 1881 approuvant la convention du 18 août 1881 et acte additionnel du 14 avril 1888. | Annuité de remboursement du capital de construction. | Chemin de |
| | L. 10 février 1896. | 80.000.000 | Liquidation Tonkin e |
| | L. 25 décembre 1896. | 200.000.000 | Constructio 1re tran 2e tranç 3e tranç |
| | L. 5 juillet 1901 approuvant la convention du 15 juin 1901. | Garantie annuelle d'intérêts de 3 millions pendant 75 ans à la Société concessionnaire. | Chemin de gations d |
| | L. 14 mars 1909. | 53.000.000 | Part compl de fer de nie par l'A du compr |
| | L. 26 décembre 1912. | 90.000.000 | Achèvemen d'utilité p 1re tran |

merçants ayant leurs intérêts dans le pays, ou d'anciens fonctionnaires ayant administré le territoire. Leurs délibérations, auxquelles a personnellement présidé le Ministre des Colonies, ont apporté parfois des rectifications fort utiles, après de mûres discussions, aux projets primitivement dressés. Il apparaît, dans ces conditions, que le programme général issu de cette succession d'études et de revisions a serré d'aussi près que possible la réalité des choses et répond exactement aux vues qui en ont inspiré l'établissement.

Mais voici qu'au moment d'en aborder maintenant l'exposé détaillé, une question préjudicielle se présente, dont l'examen doit éclairer et corriger une dernière erreur de méthode, et non la moindre, qui est largement responsable du retard subi par la mise en valeur de notre domaine colonial.

Cette question est celle du coût d'exécution des travaux projetés et des moyens financiers par lesquels on assurera leur réalisation.

L'examen et la discussion de ces deux points n'ont pas été cristallisés en articles dans le projet de « loi de programme » déposé par nous le 12 avril 1921. Nous répétons, comme nous l'avons dit dès les premières lignes du présent ouvrage, que des dispositions législatives ultérieures proposeront les voies et moyens financiers envisagés par le Gouvernement pour l'exécution même du programme. Cette question, indépendante de la nécessité de fixer d'abord impérativement le *plan général d'action* que nos colonies et la métropole attendent, reste entière. Il n'y a point ici à en préjuger la solution ou les solutions. Et le moment où elles seront proposées sera sans doute le plus opportun aussi pour fixer les évaluations précises de la dépense totale d'exécution du programme. Les estimations calculées dès le premier moment faisaient apparaître cette dépense globale dans un ordre de grandeur d'environ *quatre milliards*. Mais, quelque serrés qu'ils aient été, ces calculs, pour chaque ordre de travaux, ne pouvaient être que des approximations, toutes sujettes à correction, en raison des fluctuations constantes et considérables qui, depuis

l'armistice, et encore depuis un an, et parfois même d'un trimestre à l'autre, n'ont pas cessé de modifier les prix de toutes choses — matériaux, salaires, produits métallurgiques, machines, frets, etc... — et les auront sans doute modifiés davantage au jour précis où l'approbation des projets et devis définitifs de chaque « travail » permettra de mettre pioche en terre et de passer à l'exécution.

Mais si nous n'avons point, pour l'instant, à anticiper sur des solutions financières qui viendront à leur heure, nous devons cependant souligner le vice de la méthode qui, dans le passé, a si gravement ralenti le progrès de l'exploitation de nos possessions lointaines en soumettant le développement de leur outillage économique au régime débile et lent des « petits paquets ».

Ce régime, d'une façon générale, a étroitement subordonné pour nos colonies la création des instruments de leur force économique à leurs seules capacités financières, soit par l'inscription à leurs budgets ordinaires de crédits de travaux publics, soit par des emprunts amortis avec leurs seuls revenus. Les subventions de l'Etat à leur œuvre de grands travaux, si on excepte les 60 millions consacrés au chemin de fer et au port de la Réunion, ont été peu élevées.

Si l'on examine la dette de nos diverses colonies, on voit qu'elle est constituée, pour la plupart d'entre elles, par de faibles emprunts, émiettés eux-mêmes en une poussière de dépenses qui se sont traduites forcément par une poussière de travaux, et par des œuvres souvent mal faites qu'il a fallu sur certains points recommencer, ce qui a fait tourner la parcimonie en un fâcheux gaspillage d'argent.

*Voir les 2 tableaux hors-texte entre les pages 344 et 345.*

La situation financière de nos colonies est saine. Aucune d'elles n'est obérée, sauf une double réserve pour l'Afrique équatoriale française et la Nouvelle-Calédonie. Toutes ont fait face et continuent à faire face correctement à leurs engagements, avec les seules ressources normales de leurs budgets. Leur crédit sur les marchés financiers internationaux est de tout premier ordre. Celui de certaines d'entre elles, l'Indochine par exemple, est même, à l'heure actuelle, et toutes proportions gardées, supérieur à celui de la métropole.

Deux statistiques démontrent d'une façon infiniment probante, et à la fois mieux et plus clairement que tous les commentaires, l'excellente situation financière de nos divers établissements. La première est une statistique comparative du montant total des emprunts, de la part de ces emprunts qui a été consacrée à la mise en valeur, de la charge qui en résulte pour les budgets annuels et du rapport qni existe entre cette charge et les dépenses globales des budgets ; la deuxième est un état de situation, au 31 mai 1922, des caisses de réserve des diverses colonies.

Ces données numériques, dans lesquelles chaque chiffre est un éloge rendu à la sagesse et á la prudence de nos administrateurs coloniaux, ne peuvent manquer de forcer la confiance générale.

*Voir les tableaux pages 348 et 349.*

## Tableau récapitulatif des emprunts des colonies françaises

| COLONIES [1] | Montant total des emprunts | Part consacrée à la mise en valeur | Total des annuités pour intérêts, amortissements, frais accessoires, rachats garanties | Dépenses globales (projets de de budget de 1922) | Proportion des charges d'emprunt dans les dépenses globales |
|---|---|---|---|---|---|
| | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | °/° |
| Afrique occidentale française. . . . . | 253.999.282 | 247.999.282 | 14.484.072 | 334.002.840 | 4.34 |
| Togo . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 3.629.000 | — |
| Afrique équatoriale française . . . . | 62.999.858 | 62.999.858 | 2.065.000 | 25.031.601 | 8.25 |
| Cameroun. . . . . . . . . . . . | — | — | — | 17.292.000 | — |
| Indochine [2] [3] . . . . . . . . . . | 417.723.798 | 417.723.798 | 21.023.700 | 713.350.140 | 2.95 |
| Madagascar . . . . . . . . . . . | 103.504.030 | 85.807.030 | 4.216.721 | 94.120.021 | 4.48 |
| Côte française des Somalis [4]. . . . . | — | — | — | 4.595.000 | — |
| Réunion [5]. . . . . . . . . . . . | 1.399.998 | — | 97.275 | 14.501.770 | 0.67 |
| Etablissements français dans l'Inde [6]. . | — | — | — | 4.381.863 | — |
| Saint-Pierre et Miquelon . . . . . . | — | — | — | 2.073.703 | — |
| Martinique . . . . . . . . . . . | 4.587.262 | 4.127.262 | 288.398 | 21.890.344 | 1.32 |
| Guadeloupe . . . . . . . . . . . | 8.704.890 | 4.100.000 | 492.062 | 16.030.780 | 3.07 |
| Guyane . . . . . . . . . . . . . | 300.000 | — | 11.000 | 7.102.587 | 0.15 |
| Nouvelle-Calédonie [7]. . . . . . . . | 10.749.504 | 9.000.000 | 607.066 | 8.359.125 | 7.26 |
| Etablissements français de l'Océanie . . | — | — | — | 6.500.000 | — |
| Totaux . . . . . . . . . . | 872.968.622 | 831.757.230 | 43.285.294 | 1.272.860.774 | 3.40 |

1. Pour l'Afrique occidentale, l'Afrique équatoriale, l'Indochine et Madagascar, les chiffres inscrits à la colonne des dépenses globales représentent la somme des dépenses du budget général, des budgets des colonies du groupe et des budgets annexes.

2. Le montant des dépenses globales des divers budgets indochinois s'élève à 118.891.690 piastres. Pour faciliter la comparaison, cette somme a été réduite en francs au taux budgétaire de 6 francs. Au même taux, l'annuité de 21.023 700 fr. représente 3.503.950 piastres ; mais comme au cours de l'année 1922, le taux réel de change a oscillé entre 6 fr. 50 et 7 fr., le paiement de l'annuité ne nécessitera qu'un décaissement moindre que celui qui a été prévu.

3. Pour l'Indochine, l'emprunt contracté par la Société des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (76.000.000 de fr.) ne figure naturellement pas à la colonne « Montant total des emprunts », mais l'annuité garantie (3.000.000 de fr.) figure à la colonne « Annuités totales ».

4. La Côte des Somalis bénéficie des emprunts pour le chemin de fer d'Ethiopie : emprunts de 56.300.000 fr. (L. 6 avril 1902) et de 73.000.000 (L. 3 avril 1909) ; mais c'est la garantie de l'Etat qui joue pour ces emprunts.

5. Une loi du 24 juin 1877 a autorisé la colonie de la Réunion à emprunter une somme de 66.000.000 de fr. pour le chemin de fer et le port de la Réunion, qui font aujourd'hui l'objet d'un des budgets annexes de l'Etat.

6. Le montant des dépenses globales s'élève en roupies à 2.630.170. Pour faciliter la comparaison, cette somme a été réduite en francs au taux budgétaire de 1 fr. 666.

7. Projet de budget de 1921.

Situation des caisses de réserve au 31 mai 1922.

| COLONIES[1] | NUMÉRAIRE | TITRES | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Afrique occidentale française | 36.647.719 84 | 1.630.383 51 | 38.278.103 35 |
| Sénégal | 2.631.727 » | 809.227 » | 3.440.954 » |
| Soudan | 9.802.421 » | 616.448 » | 10.418.869 » |
| Haute-Volta | 2.518.600 » | — | 2.518.600 » |
| Guinée Française | 4.329.907 » | 883.517 » | 5.213.424 » |
| Côte d'Ivoire | 4.762.176 » | 911.256 » | 5.673.432 » |
| Dahomey | 1.279.946 » | 696.783 » | 1.976.729 » |
| Togo | 2.503.439 09 | — | 2.503.439 09 |
| Afrique équatoriale française | 797.274 76 | 499.973 91 | 1.297.248 67 |
| Gabon | — | 263.062 30 | 263.062 30 |
| Moyen-Congo | — | 249.971 63 | 249.971 63 |
| Oubangui-Chari | — | 349.999 78 | 349.999 78 |
| Tchad | 1.881.276 73 | 1.900.000 00 | 3 781.276 73 |
| Cameroun | 7.380.698 65 | — | 7.380.698 65 |
| Indochine | 73.951.978 00 | 121.781.789 00 | 195.733.767 00 |
| Cochinchine | 12.772.343 46 | 9.736.886 22 | 22.509.229 68 |
| Cambodge | 1.323.864 78 | 1.765.226 70 | 3.089.091 48 |
| Annam | 3.112.534 44 | 935.955 40 | 4.048.489 84 |
| Laos | 2.183.633 70 | 381.620 00 | 2.565.253 70 |
| Tonkin | 7.147.627 14 | 2.745.700 08 | 9.893.327 22 |
| Madagascar | 1.545.170 60 | 8.346.856 56 | 9 892.027 16 |
| Côte française des Somalis | 31.738 35 | 2.338.696 36 | 2.370.434 71 |
| Réunion | 2.474.000 00 | 894.000 00 | 3.368.000 00 |
| Etablissements français dans l'Inde | 949.365 75 | 356.657 95 | 1.306.023 70 |
| Saint-Pierre-et-Miquelon | 1.474.336 49 | 47.006 00 | 1.521.342 49 |
| Martinique | 6.012.318 62 | 280.505 40 | 6.292.824 02 |
| Guadeloupe | 1.666.330 47 | — | 1.666.330 47 |
| Guyane | 112 13 | 584.590 87 | 584.703 00 |
| Nouvelle-Calédonie | 138.753 45 | — | 138.753 45 |
| Etablissements français de l'Océanie | 438.968 00 | 498.394 00 | 937.362 00 |
| Totaux | 189.758.260 45 | 159.503.506 67 | 349.261.767 12 |

1. Pour l'Indochine et les budgets locaux indochinois, la conversion des piastres en francs a été faite au taux budgétaire de 6 francs et pour les Établissements français dans l'Inde, la conversion des roupies en francs a été faite au taux budgétaire de 1 fr. 666.

Des quinze groupes de colonies, ou colonies, ou protectorats ou pays à mandats considérés, six n'ont aucune dette (Togo, Cameroun, Côte française des Somalis, Etablissements français dans l'Inde, Saint-Pierre et Miquelon, Etablissements français de l'Océanie), mais à l'exception du Togo et du Cameroun, ce sont évidemment les moins riches, celles dont les ressources présentent le moins d'élasticité. Quatre autres (Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane) ont des dettes infimes. Nos grands groupes coloniaux (Afrique occidentale, Indochine, Madagascar) supportent des charges d'emprunt qui varient entre 3 et 4 1/2 °/₀ de leurs dépenses globales. Seules, la Nouvelle-Calédonie et l'Afrique équatoriale française voient cette proportion s'élever à 7 et 8 °/₀.

Si, d'un autre côté, nous examinons la situation des caisses de réserve au 31 mai 1922, nous constatons qu'elle est, d'une façon générale, des plus favorables.

Les caisses de l'Indochine et des diverses colonies de l'Union indochinoise regorgent de capitaux (près de 250 millions de francs) dont une bonne partie va pouvoir être employée en travaux d'utilité générale. Les caisses de l'Afrique occidentale et des colonies du groupe possèdent un actif de plus de 50 millions de francs. En deux ans, le Cameroun a pu épargner 7 millions 1/2 de francs et le Togo 2 millions 1/2. La seule ombre à ce tableau magnifique est portée par nos vieilles colonies qui, par suite des circonstances économiques, de leur faible étendue et de leur dispersion, faute aussi de consentir les sacrifices financiers indispensables, traversent avec quelques difficultés qui ne justifient d'ailleurs aucun souci grave, une période prolongée de dépression.

Il est manifeste que certaines de nos colonies peuvent encore réaliser de grands travaux avec les seules ressources de leur budget et de leur caisse de réserve ou au moyen d'emprunts gagés sur leurs revenus. Cela est moins sûr s'il s'agit de la totalité du programme qui les concerne. Mais que toutes puissent faire de même, assurément non.

Une colonie riche comme l'Indochine, dont la dette n'impose qu'une charge de 3 °/₀ des dépenses budgétaires, peut à

coup sûr, se procurer d'importants capitaux par la voie d'un emprunt gagé sur ses seules ressources et sa prospérité économique et financière. Mais le groupe de l'Afrique occidentale française, où cependant de vastes travaux sont nécessaires, ne le pourrait pas dans la mesure du coût *total* de ces travaux, bien que ce groupe ne soit pas parvenu à la limite au delà de laquelle il y aurait danger pour lui de s'endetter davantage. C'est, en tout cas, une méthode à laquelle ne pourraient certainement recourir ni l'Afrique équatoriale, ni Madagascar, s'agissant d'exécuter, dans un court délai, des programmes d'une grande ampleur, c'est-à-dire précisément ceux *qu'il faut* exécuter.

Le système des « petits paquets » ne convient plus à l'effort de masse, prompt et puissant, qu'il faut porter sur la création du grand outillage économique indispensable, si l'on veut obtenir de robustes résultats dans un temps relativement rapide.

Ce système parcimonieux, qui semble une réminiscence de la conquête, en mesurant étroitement le crédit, la faculté d'action des colonies à des disponibilités financières nécessairement réduites, a fait perdre beaucoup de temps pour leur mise en valeur, comme il en a fait pour leur acquisition.

Les autres grandes nations colonisatrices n'ont pas agi de même.

Plus hardies, elles ont été plus vite récompensées. Elles ont obtenu de magnifiques résultats, dont nous avons donné plus haut un rapide aperçu, mais du moins elles y ont « mis le prix ». La dette de nos colonies réunies ne dépasse pas 800 millions de francs. Les autres puissances colonisatrices ont dépensé dans leurs possessions des sommes proportionnellement beaucoup plus considérables. Voici, à ce point de vue, quelques précisions qu'il convient de mettre en lumière [1].

Les dettes des « outlying territories » américains s'élèvent respectivement à 47.600.000 francs pour Hawaï,

1. Les réductions en francs ont été opérées au pair.

49.300.000 francs pour Porto-Rico et approximativement 100 millions de francs pour les Philippines. Les dettes des colonies hollandaises et portugaises ne sont pas nettement distinctes des dettes métropolitaines et ne peuvent par conséquent être exactement dégagées. Le Japon au contraire fait une séparation très nette : la dette de la Corée atteint 270.700.000 francs.

La dette du Congo belge est passée de 278.500.000 francs en 1914 à 428.600.000 francs en 1921 [1], mais elle va sans doute s'augmenter considérablement si, comme il est probable, le Parlement belge accepte la mise en œuvre du programme esquissé à la Chambre des Représentants, le 9 décembre 1920, par M. Franck, Ministre des Colonies. « Il faut, a dit M. Franck, que nous constituions, au centre de l'Afrique, un organisme homogène et solidement construit. Que faut-il pour réaliser ce but? Un programme de chemins de fer, un programme de routes et de voies navigables et un programme financier [2]. » Suit l'exposé du programme : chemins de fer, 520 millions (dont 100 millions pour reconstruire partiellement la ligne Matadi-Léopoldville et la défendre utilement contre la concurrence éventuelle de notre ligne de Pointe-Noire à Brazzaville) ; travaux hydrauliques, balisage du Congo, dragages et outillage des ports : 30 millions ; flotte : 15 millions ; routes : 40 millions ; assainissement des villes, 30 millions, etc..., soit, au total, approximativement 660 millions, ce qui porterait la dette du Congo à 1 milliard ! Ces dépenses seront couvertes par une première tranche d'emprunt colonial de 300 millions, la métropole donnant une subvention extraordinaire annuelle de 15 millions pour le service de l'intérêt pendant la période de construction. M. Franck ajoute : « Mais ce qu'il faut mettre en lumière, c'est que si ce programme est vaste, ce n'est pas un programme qui puisse être exécuté par petits paquets. Il faut que nous ayons des vues d'ensemble, que nous coordonnions

1. Dont 178.861.535 francs de dette flottante.

2. Chambre des Représentants, *Annales parlementaires*, 1920, p. 151.

les travaux et que nous les achevions à des périodes correspondant au développement du trafic [1] ». La doctrine du Gouvernement belge est identique à celle que le Ministre français des Colonies exposait au Sénat en février 1920.

C'est par milliards de francs que se chiffrent les dettes des colonies, dominions et protectorats anglais, dettes dont voici le détail [2] :

*Voir tableau page suivante.*

1. Chambre des Représentants, *Annales parlementaires*, 1920, p. 151.
2. Les réductions en francs ont été opérées au pair.

| COLONIES BRITANNIQUES [1] | DETTES en francs au pair | OBSERVATIONS |
|---|---|---|
| *Europe :* | | |
| Malte | 1.994.422 | |
| *Asie :* | | |
| Ceylan | 132.443.157 | |
| Chypre | 5.889.223 | |
| Hongkong | 46.470.186 | Dans ce chiffre est compris un emprunt de guerre de 3 millions de dollars de Hongkong, converti pour les commodités de la comparaison au taux de 3 fr., normal avant la guerre. |
| Indes | 14.029.841.464 | Dans ce chiffre est compris un emprunt de guerre de 100 millions de £ versé au Gouvernement britannique. |
| Établissements des Détroits. | 338.927.844 | Dans ce chiffre est compris un emprunt de guerre de 184.578.107 fr.; la dette antérieure n'était que de 174.354.737 fr. |
| États fédérés malais | 44.135.000 | |
| États malais non fédérés | 14.759.720 | |
| *Afrique :* | | |
| Est africain | 13.938.438 | |
| Ouganda | 7.135.519 | |
| Zanzibar | 2.522 100 | |
| Maurice | 31.665.979 | |
| Seychelles | 251.645 | |
| Union sud-africaine | 4.193.329.400 | |
| Nigeria | 213.628.855 | |
| Gambie | 85.977.955 | |
| Sierra-Leone | 43.633.500 | |
| Egypte | 2 355.261.000 | |
| *Amérique :* | | |
| Canada | 14.414 354.154 | Dans ce chiffre la dette particulière des divers Etats canadiens est comprise pour 538.377.350 fr. |
| Guyane britannique | 27.139.948 | |
| Honduras britannique | 4.539.600 | |
| Newfoundland et Labrador. | 178.547.562 | |
| Indes occidentales (Bahamas, Barbade, Jamaïque, Tabago, Iles du Vent et Sous le Vent) | 180.987.975 | |
| *Océanie :* | | |
| Australie | 17.850.301.584 | Dans ce chiffre la dette particulière des divers Etats australiens est comprise pour 9.634.040.000 fr. et les emprunts de guerre pour 4.894 860.571 fr. |
| Nouvelle-Zélande | 4.440.643.277 | Dans ce chiffre est compris un emprunt de guerre de 1.164.791.601 fr. |
| Fidji | 325.716 | |
| Total | 58.678.645.673 | |

1. Les colonies et possessions non mentionnées ou bien n'ont pas de dette ou bien reçoivent une subvention de la métropole.

Loin de se ralentir, l'effort colonisateur britannique redouble en ce moment d'intensité. La place nous manquerait ici pour passer en revue les divers projets que la Grande-Bretagne compte réaliser dans un court délai sur toute la surface du globe ; quelques exemples, cependant, suffiront à montrer avec quelle ardeur elle reprend et poursuit une politique dont elle a déjà tiré de si beaux résultats.

La colonie anglaise de la *Gold-Coast*, enclavée dans notre immense Afrique occidentale, entre la Côte d'Ivoire et le Togo, ne compte que 280.000 kilomètres carrés de superficie, avec 1.500.000 habitants. Dans un discours récent au Conseil de Gouvernement, le chef de cette colonie, M. le Gouverneur général Guggisberg, a tracé un programme de travaux publics dont le coût s'élèvera à *un milliard* de francs, à répartir en *dix ans* (583 millions pour les chemins de fer, 80 millions pour les ports, 80 millions pour les travaux hydrauliques, 71 millions pour les adductions d'eau, 54 millions pour le drainage, 44 millions pour les bâtiments publics, 40 millions pour les routes, etc.). Ce plan révèle une hardiesse de conception et une confiance en l'avenir réellement remarquables.

Avec la Gold-Coast, l'Angleterre possède en Afrique la *Nigeria*, placée entre le Dahomey et le Cameroun. Dans cette colonie, en 1913, la longueur totale des chemins de fer en exploitation était de 1.395 kilomètres ; en 1914, elle atteignait 1.558 kilomètres ; en 1916, 1.857 kilomètres, dont 1.610 pour le réseau occidental et 247 pour la ligne Port-Harcourt-Udi.

Il y a lieu de remarquer que, pendant les deux premières années de guerre, les Anglais ont construit 301 kilomètres de voies ferrées dans cette colonie.

Ils ne vont pas se borner là. Un nouveau programme de construction des voies ferrées comporte en Nigeria une extension du réseau existant de 800 à 900 kilomètres. L'une des voies envisagées, le chemin de fer du Bornou, a un double objectif :

*a*) Accaparer le commerce de tout le bassin du Tchad jus-

qu'au Soudan égyptien *et prévenir la ligne du Cameroun français partant de Douala ;*

*b*) Ouvrir à l'exploitation les vastes plaines du Bornou, dont le sol est considéré comme aussi propre à la culture du coton que celui du Soudan égyptien.

Pour atteindre le premier but, il faut viser aux frais de transport les plus bas vers la côte ; pour le second but, c'est l'abondance de la main-d'œuvre qui doit être envisagée ; or, les régions traversées par le chemin de fer Port-Harcourt-Yola sont peuplées de millions de populations industrieuses.

A propos du chemin de fer projeté de Kano ou Kaduna vers Sokoto, le rapport de Sir F. Lugard déclare que cette ligne préviendra le chemin de fer français du Dahomey de Parakou à Gaya lequel autrement attirerait le commerce de la région.

Toujours sous l'impulsion anglaise, la colonie de *Tanganyka*, l'ancien Est-Africain allemand, vient d'être autorisée à réaliser un emprunt de 126 millions de francs dont 63 pour les chemins de fer, 25 pour le port de Monbasa, 25 pour les routes, hôpitaux et bâtiments administratifs, etc... Sans perdre de temps, la Grande-Bretagne met en valeur son nouveau domaine.

Enfin, sous la pression des industriels du Lancashire, le Gouvernement britannique va donner sa sanction à un emprunt de 100 millions de francs du *Soudan anglo-égyptien*, pour la construction du chemin de fer de Kassala et l'exécution de travaux d'irrigation grâce auxquels d'immenses superficies de terres pourront être livrées à la culture du coton. Cet emprunt n'est qu'un commencement. La Grande-Bretagne entrevoit que les champs de coton de l'Egypte pourraient un jour lui manquer et elle ne veut pas être réduite, comme la France, à mendier la matière première nécessaire à ses filatures. Pour ne pas courir d'aventures, elle va s'assurer « a new and vast cottongrowing era with tremendous possibilities ahead ». C'est là une politique économique hardie et à vues lointaines.

Sur ce même territoire africain, où l'effort belge et l'effort

anglais s'évertuent dans les conditions que nous venons d'indiquer, l'effort portugais s'attache à son tour à la mise en valeur de son domaine propre. Au *Mozambique*, le Gouvernement portugais vient de concéder à une société anglaise la construction d'une ligne de chemin de fer de Beira au Zambèze. Cette société qui a pris le nom de Compagnie du Trans-Zambèze, a fait enregistrer ses statuts à Londres, dans les premiers jours de janvier 1921, et compte commencer immédiatement les travaux. Le capital nominal est fixé à 600.000 livres sterling et bénéficie de la garantie d'intérêt du Gouvernement. La fin des travaux est prévue pour les derniers mois de 1922.

Le Trans-Zambèze aura 275 kilomètres et rejoindra la ligne de Port-Herald. On compte avancer à raison de un mille tous les deux jours et atteindre les rives du Zambèze vers 1922.

Tandis que les Anglais ont mis en quelques semaines sur pied cette entreprise, nous avons, en France, discuté depuis vingt ans sur les moyens de réaliser dans notre Afrique équatoriale la voie ferrée de Brazzaville à la mer, dont les travaux viennent enfin de commencer, avec les moyens trop modestes de l'emprunt de cent et quelques millions consenti l'an dernier à cette colonie trop délaissée.

Sans avoir l'ambition — et pour cause — de réaliser dans notre domaine colonial des efforts comparables, toutes proportions gardées, à ceux des nations moins éprouvées que nous par la guerre, spécialement au point de vue financier, nous devons faire notre profit des enseignements qu'elles nous ont donnés. Chez elles, la politique des « petits paquets » est définitivement condamnée.

Il faut voir, au surplus, la situation telle qu'elle est. La guerre a exercé de rudes répercussions sur tous nos budgets coloniaux. Mais, par surcroît, voici brusquement qu'est retombée sur eux une charge particulièrement pesante, et d'ailleurs inévitable parce qu'elle est justifiée : l'augmentation générale de la solde des fonctionnaires. On pourra sans doute réduire cette charge en réduisant l'effectif du personnel européen ; mais ce n'est pas tout de suite que le résultat

budgétaire apparaîtra : ce n'est que par extinction qu'on peut diminuer cet effectif ; on ne peut pas, on ne doit pas licencier le personnel ; il faut d'ailleurs avoir le loisir de former les auxiliaires indigènes ; bref, il faut du temps, — et nous sommes dans la période où la charge nouvelle des augmentations porte à plein. Comment faire coïncider avec cette charge celle de nouveaux grands emprunts ? Que les colonies puissent faire face aux dépenses normales des travaux ordinaires, qui d'ailleurs ne manquent pas, oui sans doute ; mais à des travaux d'importance exceptionnelle, non ; elles n'auront pas, dans le moment présent, le moyen de garantir les emprunts considérables qu'ils exigeraient.

Et que si l'on contraint les colonies à se procurer quand même des ressources rapides pour gager de tels emprunts, alors, il faut prendre garde ! Il existe dans toutes les colonies des « pressoirs fiscaux » sous lesquels, à coup sûr, l'on peut toujours faire passer la matière imposable, et spécialement le contribuable indigène ; il suffit d'un tour de vis pour accroître le rendement du pressurage. Ne donnons point une telle tentation à des administrations locales obligées de trouver des ressources pour pouvoir créer. Ou alors prenons garde au mécontentement de l'indigène qui sentira moins l'intérêt futur de cette surimposition qu'il ne ressentira le poids soudain dont on le grève. La sécurité de notre domaine colonial peut en dépendre.

L'ensemble de ces considérations devra être mûrement médité lorsqu'il s'agira de trouver la formule ou les formules des solutions financières capables de concilier la nécessité d'aller vite et de réaliser puissamment avec la capacité des moyens réels dont peuvent disposer les colonies et la métropole. Nous avons dit que le Gouvernement exposerait ses vues à cet égard dans un second projet de loi ; elles se justifieront mieux lorsque seront d'abord justifiées — et c'est la tâche qu'il nous reste maintenant à faire — les dispositions détaillées du programme général soumis à l'approbation du Parlement.

---

# LIVRE DEUXIÈME

## PROGRAMME DES TRAVAUX

*L'article 1er du projet de loi déposé le 12 avril 1921 fixe, tel qu'il a été arrêté pour chacune de nos possessions, le programme des travaux à réaliser pour leur mise en valeur. Dans chaque colonie, ces travaux ont été classés en catégories suivant leur nature, l'ordre de préférence pour l'exécution ne s'appliquant qu'à l'intérieur de chaque catégorie.*

## CHAPITRE PREMIER

# AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

---

### Section Première

### PORTS ET RIVIÈRES

L'Afrique occidentale française a besoin de ports convenablement aménagés et outillés pour que les navires puissent rapidement et commodément embarquer et débarquer les marchandises ; l'embouchure des rivières navigables doit également être améliorée pour faciliter l'entrée des navires ; enfin, des ports doivent être aménagés sur les rivières de façon à permettre d'aller chercher ou de porter les marchandises aussi loin que possible à l'intérieur, pour diminuer les transports sur voies ferrées ou sur routes.

1° *Extension du port de Dakar et amélioration du port de Kaolak (Sénégal)*. — En première urgence, il y a lieu de prévoir l'extension du port de Dakar ; ce port a été établi sur le point le mieux abrité et le plus facilement accessible de toute la côte occidentale d'Afrique. Entre le Maroc et le Cap, par sa position même, la sécurité de son mouillage et ses facilités d'accès, il est le point d'escale obligé des navires qui sillonnent l'Atlantique méridionale. Il a des concurrents, Saint-Vincent notamment, avec lesquels il faut le mettre en mesure de lutter sans désavantage. Les statistiques ci-après donneront une idée de l'importance de son trafic :

| ANNÉES | LONG COURS [1] | | CABOTAGE [1] | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 823 | 1.544.465 | 914 | 30.299 |
| 1911 . . . . . | 902 | 1.987.829 | 951 | 57.846 |
| 1912 . . . . . | 1.028 | 2.300.953 | 902 | 45.067 |
| 1913 . . . . . | 1.176 | 2.678.846 | 847 | 45.958 |
| 1914 . . . . . | 858 | 1.814.238 | 714 | 41.730 |
| 1915 . . . . . | 1.026 | 2.209.177 | 617 | 33.271 |
| 1916 . . . . . | 1.177 | 5.140.493 | 834 | 35.070 |
| 1917 . . . . . | 1.214 | 4.921.541 | 893 | 31.323 |
| 1918 . . . . . | 1.240 | 2.691 588 | 942 | 27.585 |
| 1919 . . . . . | 1.084 | 2.386.498 | 982 | 59.874 |
| 1920 . . . . . | 1.202 | 2.649.358 | 1.544 | 78.252 |
| 1921 . . . . . | 770 | 2.052.988 | 783 | 149.436 |

Les installations initiales du port remontent à 1860, mais les premiers travaux importants ont été faits par le Ministère de la Marine de 1898 à 1908. Ils ont comporté le prolongement de l'ancienne jetée sud sur une longueur de 200 mè-

1. Voici, pour permettre la comparaison, le trafic global des grands ports français (en tonnes) :

| | 1913 | 1920 | 1921 |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Marseille . . . . . . | 8.938.600 | 6.026.700 | 5.019.600 |
| Rouen . . . . . . . | 5.597.600 | 6.441.200 | 4.780.600 |
| Le Havre . . . . . . | 3.668.400 | 4.490.900 | 2.983.200 |
| Bordeaux . . . . . . | 4.605.400 | 4.406.900 | 2.906.900 |
| Dunkerque . . . . . | 3.886.000 | 3.766.900 | 2.376.000 |
| Nantes. . . . . . . | 1.963.700 | 1.904.000 | 1.193.300 |
| Saint-Nazaire . . . . | 1.743.100 | 1.818.600 | 845.400 |
| Caen. . . . . . . . | 1.111.700 | 1.024.300 | 769.700 |
| Boulogne . . . . . . | 1.098.900 | 1.166.200 | 698.700 |
| Cette . . . . . . . | 1.152.900 | 808.200 | 688.100 |
| Calais . . . . . . . | 1.119.200 | 1.186.600 | 554.000 |
| Brest . . . . . . . | 412.100 | 637.800 | 509.700 |
| Bayonne . . . . . . | 1.025.100 | 667.400 | 457.600 |
| Saint-Malo . . . . . | 633.300 | 739.600 | 394.500 |
| La Pallice. . . . . . | 571.600 | 757.900 | 339.200 |
| Dieppe. . . . . . . | 99.000 | 899.700 | 316.900 |
| Cherbourg. . . . . . | 266.200 | 427.800 | 190.700 |
| Le Tréport . . . . . | 247.300 | 615.500 | 174.100 |

tres, la construction de la jetée nord sur un développement de 2.080 mètres, l'exécution, dans une partie de la rade ainsi abritée de la houle, des dragages nécessaires à la création d'un mouillage pour une division de 4 croiseurs cuirassés ; enfin, la construction d'une forme de radoub.

L'aménagement du port de commerce de Dakar, décidé lors de l'installation à Dakar du siège du Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, a été exécuté de 1904 à 1910. Ces travaux ont compris, avec les dragages correspondants, la construction de quais et de deux môles accostables par les grands navires. Dans l'état actuel, le port de Dakar comporte, à l'abri des jetées qui laissent entre elles une passe de 250 mètres, une surface de rade de 225 hectares sur lesquels 94 hectares sont dragués pour le mouillage des navires. La profondeur des dragages est de 9 m. 40 sous le 0 sur 49 hectares, 8 mètres sur 17 hectares et 6 m. 50 sur 19 hectares ; 13 bateaux peuvent mouiller simultanément dans la partie draguée de la rade.

La longueur des quais exploités est de 2.080 mètres comprenant 710 mètres bordant le bassin est creusé à 8 mètres et 1.370 mètres contournant les deux autres bassins. Ces quais présentent l'aspect d'un terre-plein à bordure rectiligne, d'où se détachent deux môles de 300 mètres de longueur chacun, et respectivement de 80 et 100 mètres de largeur. Le nombre des places à quai est de 21 pour des bateaux d'une longueur moyenne de 100 mètres, la surface des terre-pleins est de 25 hectares. Le port dispose en outre de hangars d'une surface de 6.000 mètres carrés et d'un outillage comprenant un ponton mâture de 50 tonnes et 3 grues électriques de 1.500 kilogrammes. La forme de radoub, construite par la Marine, et qui est mise à la disposition des navires de commerce, a 200 mètres de longueur, 25 mètres de largeur et 8 m. 70 de profondeur sous basses mers.

Mais le trafic ayant considérablement augmenté, ces installations ne sont plus suffisantes pour répondre aux besoins présents. Déjà, en 1916, le nombre des navires entrés et sortis a dépassé 3.000, comportant un tonnage de jauge de plus de

10 millions de tonneaux et il a été manutentionné 800.000 tonnes de marchandises et 700.000 tonnes de charbon. C'est là une situation comparable à celle des ports de Marseille et de Gênes il y a une quinzaine d'années.

L'insuffisance du port de Dakar au cours de ces dernières années a été des plus préjudiciables à la colonie et à la métropole. Faute de surface de mouillage, beaucoup de navires ont dû parfois jeter l'ancre en dehors de la rade et attendre longtemps avant de pouvoir entrer dans le port ; faute de l'outillage nécessaire, le ravitaillement en charbon et les opérations de chargement et de déchargement restent lents. Le trafic en est considérablement diminué. Les inconvénients qui résultent de cette situation ont été particulièrement sensibles lorsque la guerre sous-marine nous a obligés à faire décharger à Dakar, en 1917 et en 1918, des voiliers amenant d'Australie à destination de la métropole du blé dont on avait le plus grand besoin.

Le mouvement du port de Dakar paraît devoir se développer très rapidement dans l'avenir le plus proche : le commerce d'exportation des arachides tend à se transporter à Dakar, ce qui nécessite la création de nouveaux terre-pleins et de nouveaux quais ; le développement marqué des opérations de charbonnage et la nécessité de créer un dépôt important de « mazout » imposent l'extension du mouillage et la création de nouvelles installations. Enfin, l'achèvement prochain du chemin de fer de « Thiès-Kayes », la mise en valeur du Soudan, le développement de la culture du coton vont faire naître à Dakar un trafic nouveau auquel le port actuel est incapable de faire face. Il est donc nécessaire de l'agrandir pour lui permettre de remplir le rôle qu'il est appelé à jouer : celui du plus grand port de toute la côte occidentale d'Afrique.

On avait d'abord compris au programme de l'emprunt de 167 millions de francs de l'Afrique occidentale autorisé par la loi du 23 décembre 1913, une somme de 6 millions pour l'extension du port de Dakar. Cet emprunt n'a pu avoir de suite à cause de la guerre ; il a été voté, enfin, au mois d'août

1920. Dans l'intervalle, on a étudié un nouveau projet comportant une extension très importante du port par la création d'un avant-port en eau profonde. De nouveaux môles et de nouveaux bassins permettront de donner satisfaction à tous les besoins éventuels du commerce maritime.

On aura ainsi des quais de 10 mètres de profondeur par basse mer, permettant l'accostage des plus grands navires qui fréquentent l'Atlantique méridionale et un mouillage étendu, et à grande profondeur, permettant aux vapeurs qui viennent charbonner de faire leurs opérations sans perte de temps et en toute sécurité. Un outillage perfectionné donnera la possibilité d'effectuer rapidement le chargement des arachides, le déchargement des charbonniers et toutes les opérations de ravitaillement en eau, charbon, etc...

Le port de Kaolak, sur la rivière du Saloum, est le centre d'une région qui produit beaucoup d'arachides ; il est relié, d'autre part, par un embranchement à la ligne de « Thiès-Kayes ». Pour le trafic à destination ou en provenance du Soudan, la distance que les marchandises ont à parcourir en chemin de fer est plus courte de 181 kilomètres par la voie Kaolak que par la voie Dakar. Les petits navires à chargement complet portant des marchandises à destination ou en provenance du Soudan auront donc de plus en plus tendance à venir faire leurs opérations à Kaolak. Il est donc nécessaire de compléter les installations de ce port et d'améliorer 'entrée de la rivière qui présente une barre, comme toutes celles de la côte occidentale d'Afrique.

2° *Amélioration du wharf de Grand-Bassam* (*Côte d'Ivoire*). — Au rang de deuxième urgence se place la remise en état du wharf de Grand-Bassam. Ce wharf, construit en 1901 par la maison Daydé et Pillé, a déjà subi des réfections successives : trop bas sur l'eau, il subit à chaque raz de marée et même lors des fortes barres des dégâts plus ou moins importants. Il pourra néanmoins une fois réparé, rendre encore des services notamment pour l'embarquement des bois auquel il sera exclusivement affecté lorsque le nouveau wharf

en construction sera terminé et mis en service, c'est-à-dire avant la fin de l'année 1922.

La rade foraine de Grand-Bassam, ainsi que le montrent les renseignements numériques ci-après, voyait avant la guerre son trafic déjà important augmenter d'année en année. La guerre lui a porté un préjudice énorme.

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910. . . . . . . | 308 | 672.087 | — | — |
| 1911. . . . . . . | 340 | 771.455 | — | — |
| 1912. . . . . . . | 336 | 798.763 | — | — |
| 1913. . . . . . . | 355 | 869.032 | — | — |
| 1914. . . . . . . | 294 | 716.905 | — | — |
| 1915. . . . . . . | 168 | 418.205 | — | — |
| 1916. . . . . . . | 106 | 366.185 | 70 | 158.184 |
| 1917. . . . . . . | 51 | 128.798 | 45 | 80.963 |
| 1918. . . . . . . | 67 | 149.599 | 34 | 84.707 |
| 1919. . . . . . . | 88 | 209.772 | 41 | 100.954 |
| 1920. . . . . . . | 14 | 410.612 | 70 | 189.869 |
| 1921. . . . . . . | 136 | 389.967 | 116 | 303.150 |

La situation de la rade de Grand-Bassam se rétablit progressivement. Il faut la mettre en état de satisfaire au trafic qui va augmenter de plus en plus par suite du prolongement de la voie ferrée vers la boucle du Niger, de la mise en valeur de la colonie et du développement des exploitations forestières ; il est nécessaire de construire de nouveaux magasins, un hangar pour les bois, un pont roulant et des appareils de levage et tout le matériel d'outillage permettant de faire rendre aux deux wharfs le maximum de travail utile et de porter la puissance moyenne du port de Grand-Bassam à plus de 500 tonnes par jour.

Il est à craindre cependant que ces deux wharfs ne puissent à une date assez prochaine assurer de façon convenable le trafic de la Côte d'Ivoire : lorsque le chemin de fer aura atteint les environs du 500e kilomètre, il sera le point d'aboutissement d'une série de voies rayonnantes de pénétration vers les régions de Segou, de Mopti, de Bobo-Dioulasso et du Mossi, qui, ouvrant à la vie économique de nouvelles régions entraîneront un accroissement considérable du tonnage des échanges.

On est donc amené à songer à la construction d'un troisième wharf dans un délai plus ou moins rapproché. Ce wharf devra être placé à Vridi, en face d'Abidjan au terminus du chemin de fer.

3° *Amélioration du wharf de Cotonou (Dahomey).* — Comme celle de Grand-Bassam, la rade foraine de Cotonou, dont la situation prospérait avant les hostilités, s'est vue en partie désertée pendant la guerre. Cette situation se rétablit :

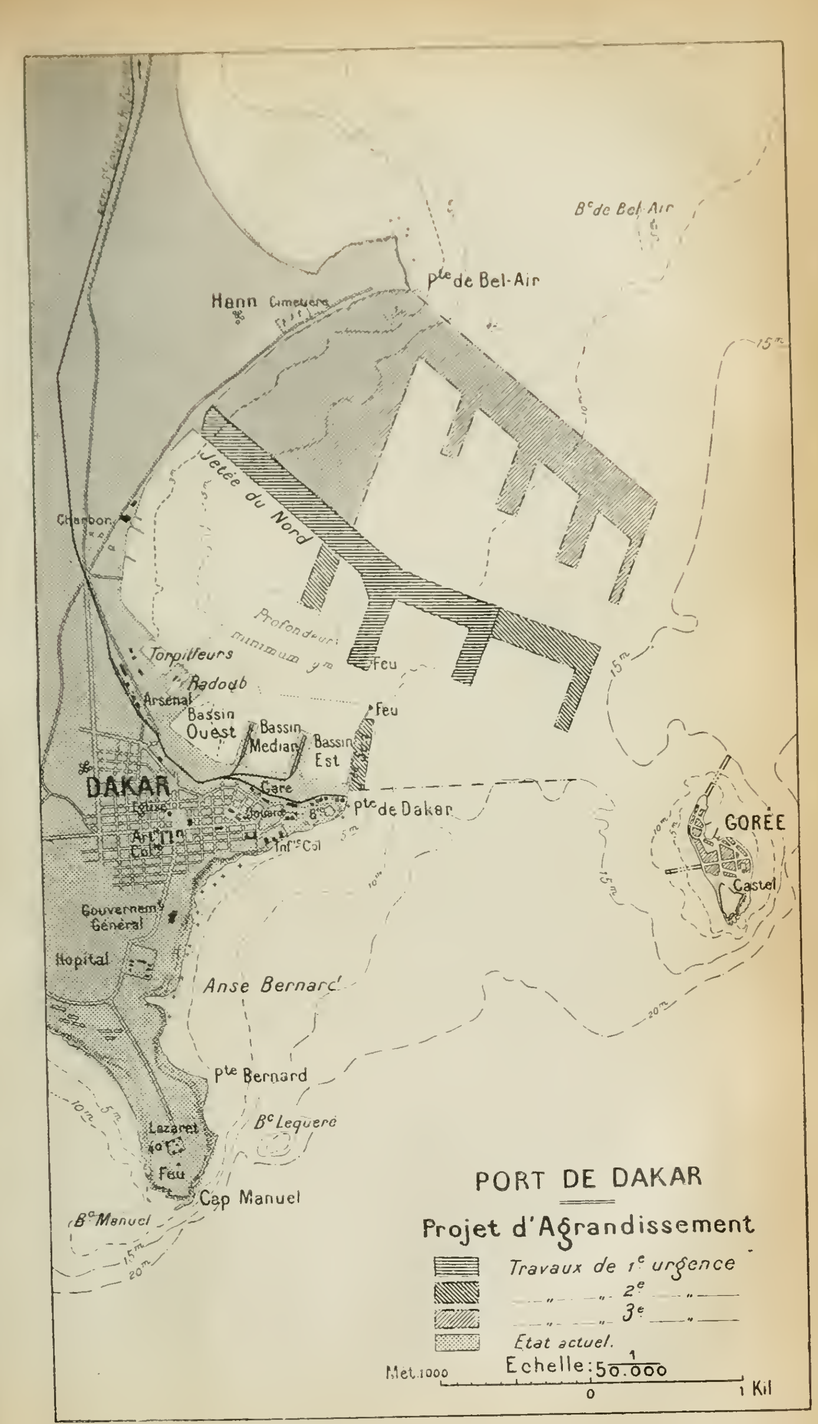
| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 173 | 345.948 | 19 | 39.220 |
| 1911 . . . . . | 173 | 352.323 | 11 | 26.673 |
| 1912 . . . . . | 145 | 301.524 | 38 | 91.830 |
| 1913 . . . . . | 187 | 399.489 | 13 | 21.840 |
| 1914 . . . . . | 187 | 404.413 | — | — |
| 1915 . . . . . | 136 | 285.610 | — | — |
| 1916 . . . . . | 143 | 298.363 | — | — |
| 1917 . . . . . | 102 | 217.090 | — | — |
| 1918 . . . . . | 78 | 149.848 | — | — |
| 1919 . . . . . | 113 | 259.916 | 1 | 211 |
| 1920 . . . . . | 161 | 422.190 | — | — |
| 1921 . . . . . | 194 | 457.391 | — | — |

Cotonou est forcé de grandir : c'est l'unique porte de sortie d'une colonie en grand progrès. Il faut donc en réparant et en aménageant le wharf lui donner l'outillage nécessaire.

4° *Extension et aménagement du port de Conakry* (*Guinée*). — La situation du port de Conakry au point de vue des variations du trafic est identique à celle des rades foraines de Grand-Bassam et de Cotonou.

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 377 | 608.261 | 2.383 | 25.928 |
| 1911 . . . . . | 354 | 686.458 | 2.051 | 24.865 |
| 1912 . . . . . | 391 | 717.976 | 2.634 | 38.126 |
| 1913 . . . . . | 343 | 21.687 | 2.394 | 12.426 |
| 1914 . . . . . | 299 | 711.632 | 2.337 | 78.577 |
| 1915 . . . . . | 215 | 337.150 | 2.316 | 58.990 |
| 1916 . . . . . | 171 | 322.703 | 2.348 | 56.494 |
| 1917 . . . . . | 117 | 202.803 | 2.263 | 46.494 |
| 1918 . . . . . | 90 | 153.089 | 2.179 | 39.116 |
| 1919 . . . . . | 156 | 288.507 | 2.324 | 49.083 |
| 1920 . . . . . | 187 | 403.387 | 1.950 | 57.077 |
| 1921 . . . . . | 550 | 974.246 | 5.168 | 139.098 |

A l'abri des îles de Loos, le port de Conakry se trouve dans une heureuse position géographique. Il est tête de ligne du chemin de fer de la Guinée qui met en relations directes le Niger avec la côte. Il ne possède qu'un wharf, d'abordage difficile, envasé, où deux navires ne peuvent accoster à la fois. Le plus souvent les opérations doivent se faire au large, en grande rade, et par suite dans des conditions souvent dangereuses. D'importantes améliorations doivent donc être apportées à ce port pour lui permettre de répondre au trafic


PORT DE DAKAR
Projet d'Agrandissement
Travaux de 1e urgence
2e
3e
Etat actuel.
Echelle: 1/50.000
Mét.1000
0
1 Kil
Bc de Bel-Air
Pte de Bel-Air
Hann
Cimetière
Jetée du Nord
Charbon
Profondeur minimum 9m
Torpilleurs
Radoub
Arsenal
Bassin Ouest
Bassin Median
Bassin Est
Feu
Feu
Gare
DAKAR
Eglise
Pte de Dakar
Artie Colle
Infie Col
GORÉE
Castel
Gouvernemt Général
Hopital
Anse Bernard
Pte Bernard
Bc Lequeré
Lazaret
Feu
Cap Manuel
Bc Manuel
15m
20m
10m
5m

que doit faire envisager le développement de l'exploitation d'importants gisements miniers de la colonie. Un premier avant-projet, dressé en 1912 à l'appui du projet d'emprunt de 167 millions de francs, comportait le prolongement de l'appontement actuel par un appontement en béton armé qui, à son extrémité, devait être coudé pour longer une fosse profonde où accèdent les navires ayant 7 mètres de tirant d'eau : l'appontement existant devait être renforcé et élargi, des dragages devaient être effectués contre l'ouvrage et dans les passes conduisant à la haute mer; l'outillage indispensable pour la manutention des marchandises avait été prévu. C'est un ensemble de travaux que la guerre avait dû faire ajourner et qui doit être entrepris maintenant.

5° *Construction d'un wharf à Vridi (Côte d'Ivoire) et outillage.* — Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire aboutit à Abidjan. Abidjan, très bien placé sur la lagune qui offre de grands fonds dépassant 10 mètres, se prêterait parfaitement à l'établissement d'un port intérieur en eau profonde où les navires, après avoir franchi un canal aménagé à travers le cordon littoral, pourraient venir accoster à quai et opérer, avec le minimum de frais, toutes les manutentions et transbordements. Une tentative de percement du cordon littoral effectuée en 1908 aboutit à un échec qui n'a rien de définitif, mais la construction d'un port important qui entraînerait des dépenses considérables (plus de 100 millions) n'est pas justifiée en l'état actuel du développement économique de la colonie; la construction de ce port deviendra peut-être plus tard utile, mais non dans la période prévue pour l'exécution du présent programme.

Par ailleurs, même si on envisageait la construction d'un tel ouvrage, il s'écoulerait nécessairement un délai si long avant qu'il puisse être utilisé qu'on serait coupable de ne pas améliorer pendant cette période les conditions de réception et d'évacuation des marchandises à destination ou en provenance du chemin de fer. Aussi a-t-on envisagé la solution suivante qui peut être d'une réalisation assez rapide

pour satisfaire aux exigences du trafic qui se développe de plus en plus. A Vridi, point situé sur la côte en face d'Abidjan, serait construit un wharf analogue à celui de Grand-Bassam; un ferry-boat relierait Vridi à Abidjan, à travers la lagune, sans transbordement. Toutes installations utiles, appontements, magasins, appareils de levage, seraient faites, tant à Vridi qu'à Abidjan, sur la lagune, aux deux extrémités du trajet du ferry-boat.[1]

6° *Construction de quais à Abidjan* (*Côte d'Ivoire*). — Le service des ferry-boats qui circuleront entre Vridi et Abidjan ainsi que celui des bateaux qui naviguent sur la lagune comporte la construction de quais à Abidjan.

7° *Stabilisation de l'embouchure du Sénégal et étude des aménagements du fleuve.* — La question de la stabilisation et de l'amélioration de l'embouchure du Sénégal en aval de Saint-Louis a fait depuis longtemps l'objet d'études diverses. Un avant-projet avait été établi en 1910-1911 et approuvé en principe par le Comité des travaux publics. A la suite d'une mission effectuée sur place par M. l'ingénieur en chef hydrographe Renaud, le Comité des travaux publics estima qu'il y avait lieu de sérier, en les divisant en deux, les travaux envisagés. Dans la première phase, on devait poursuivre seulement la stabilisation de l'embouchure; dans la deuxième phase, des travaux ultérieurs auraient pour objet d'améliorer la barre de l'embouchure ainsi fixée. Des études ont été reprises d'après ce programme et l'avant-projet sera établi prochainement. Il convient également de poursuivre les études relatives à l'aménagement du fleuve Sénégal; cet aménagement est le complément nécessaire de l'amélioration de

1. Le projet de construction d'un wharf à Vidri a fait naître quelque émotion à Bassam, comme si on avait eu en vue de ruiner Bassam, au profit d'Abidjan ! Chacune de ces deux villes a un rôle spécial à jouer qui découle de sa position naturelle et du travail des hommes. Bassam est l'avant-port, Abidjan le port intérieur et le point de départ du chemin de fer: ces deux centres doivent prospérer ensemble sans se faire concurrence. L'expérience a fait justice de pareilles craintes : c'est le Havre et Rouen, Saint-Nazaire et Nantes, Pauillac et Bordeaux, Cuxhaven et Hambourg, etc...

l'embouchure qui ne se justifierait pas sans cela ; les travaux d'amélioration de l'embouchure du Sénégal ne porteront, en effet, tous leurs fruits que si le fleuve est rendu navigable d'une façon aisée et continue.

8° *Amélioration du port de Ziguinchor* (*Sénégal*). — On a prévu l'amélioration du petit port de Ziguinchor sur la Casamance. Placé dans une région fertile dont la production se développe de plus en plus, il a subi lui aussi le contre-coup désastreux de la grande guerre. Son trafic qui progressait régulièrement jusqu'en 1914, après avoir brusquement diminué jusqu'en 1918, reprend maintenant sa marche ascendante.

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 21 | 24.252 | 74 | 6.893 |
| 1911 . . . . . | 27 | 24.635 | 120 | 7.791 |
| 1912 . . . . . | 41 | 27.337 | 119 | 8.050 |
| 1913 . . . . . | 30 | 30.973 | 127 | 13.308 |
| 1914 . . . . . | 40 | 29.320 | 85 | 10.383 |
| 1915 . . . . . | 35 | 24.135 | 88 | 6.200 |
| 1916 . . . . . | 39 | 18.161 | 191 | 13 190 |
| 1917 . . . . . | 35 | 12.010 | 196 | 12.590 |
| 1918 . . . . . | 33 | 5.849 | 203 | 11.991 |
| 1919 . . . . . | 33 | 11.291 | 147 | 7.742 |
| 1920 . . . . . | 27 | 14.688 | 146 | 14.497 |
| 1921 . . . . . | 29 | 10.137 | 99 | 7.462 |

9° *Aménagement des quais de Saint-Louis* (*Sénégal*) *sur le petit bras du fleuve*. — On a prévu enfin, en dernier lieu, l'aménagement des quais de Saint-Louis sur le petit bras du fleuve. Les statistiques ci-après révèlent une situation peu prospère :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 71 | 57.868 | 86 | 18.628 |
| 1911 . . . . . | 58 | 46.611 | 126 | 28.845 |
| 1912 . . . . . | 41 | 27.189 | 109 | 19.935 |
| 1913 . . . . . | 27 | 19.895 | 114 | 20.196 |
| 1914 . . . . . | 23 | 15.246 | 116 | 19.666 |
| 1915 . . . . . | 16 | 12.643 | 73 | 10.265 |
| 1916 . . . . . | 5 | 2.894 | 62 | 11.758 |
| 1917 . . . . . | — | — | 37 | 6.931 |
| 1918 . . . . . | — | — | 2 | 2.103 |
| 1919 . . . . . | — | — | 25 | 5.783 |
| 1920 . . . . . | 1 | 431 | 56 | 9.422 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

L'avenir du port de Saint-Louis apparaît pour le moment comme assez limité. C'est pour cette raison qu'il occupe le dernier rang dans l'ordre de préférence des travaux.

## Section II

## VOIES FERREES [1]

En Afrique occidentale, les distances à parcourir sont grandes, dans des territoires vastes, peu peuplés (en moyenne 6 habitants au kilomètre carré contre 70 en France) et surtout très irrégulièrement peuplés. Le commerce général (importation et exportation) est d'environ 600 millions de francs. Même en supposant que la population s'accroisse très rapidement et que le commerce général passe subitement du simple au décuple, il ne paraît pas possible que l'Afrique occi-

1. On trouvera au cours des développements qui vont suivre les statistiques des divers chemins de fer coloniaux. Comme on l'a fait pour les ports

dentale puisse, comme on l'a prétendu, recevoir utilement plus de 20.000 kilomètres de voies ferrées, alors que la France, avec un réseau de 64.358 kilomètres, a fait face à un trafic de 626 millions de voyageurs et de 215 millions de tonnes de marchandises [1]? Peut-on raisonnablement supposer qu'on dépenserait à l'heure actuelle 3 à 4 milliards de francs, entraînant une charge annuelle de 250 à 300 millions de francs, pour construire des lignes pour longtemps improductives?

Le programme qui a été fixé dans projet de loi récemment déposé paraîtra, sans doute, modeste. Mais c'est un programme réalisable parce qu'il tient compte des faits et des circonstances présentes.

Pour desservir économiquement notre Afrique occidentale, il faut regarder du côté de la mer. Les voies ferrées doivent avoir pour objet d'amener vers les ports maritimes et de recevoir d'eux tout le trafic. Il est inutile de cultiver les productions d'exportation si on ne peut pas les transporter.

L'expérience montre que la construction des voies ferrées peut précéder la mise en valeur d'une région : le chemin de fer crée le trafic. On a constaté, au Sénégal par exemple, que des régions qui semblaient désertiques avant la construc-

(p. 362) on donnera ci-après pour permettre la comparaison les résultats financiers pour 1921 de l'exploitation des chemins de fer métropolitains :

| RÉSEAUX | RECETTES d'exploitation | TOTAL des dépenses | INSUFFISANCES | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|
| | *francs* | *francs* | *francs* | °/o |
| Etat. . . . . . | 1.008.814.400 | 1.651.473.400 | 642.659.000 | 143 |
| Alsace-Lorraine. . | 449.566.500 | 528.282.600 | 78.716.100 | 117 |
| Nord . . . . . | 984.633.139 | 1.231.580.290 | 246.947.151 | 107 |
| Est. . . . . . | 910 186.669 | 1.070.101.679 | 159.915.010 | 99 |
| P.-L.-M. . . . . | 1.671.000.000 | 2.078.000.000 | 407.000.000 | 104 |
| P.-O . . . . . | 924.000.000 | 1.293.000.000 | 369.000.000 | 118 |
| Midi . . . . | 420.136.000 | 606.036.100 | 185.900 100 | 119 |
| Totaux | 6.368.336.708 | 8.458.474.069 | 2.090.137.331 | |

La situation des chemins de fer coloniaux est bien meilleure. Tous, sauf celui de la Nouvelle Calédonie ont leur budget en équilibre et la plupart ont des coefficients d'exploitation qui ne dépassent pas 75 à 80 °/o. C'est là un fait qui vaut la peine d'être souligné étant donné que le présent programme prévoit la construction de plusieurs milliers de kilomètres de voies ferrées.

1. Statistiques du Ministère des Travaux publics au 31 décembre 1912, les dernières établies.

tion du chemin de fer étaient mises en culture et produisaient abondamment des arachides dès que le rail y pénétrait et avant même que la voie fût achevée. Mais, comme les produits de notre colonie proviennent surtout de la cueillette, des cultures, ou de l'élevage du bétail (qu'il s'agisse de matières brutes telles que les graisses, huiles, matières grasses, caoutchouc, coton, laine, cuirs, gomme, copal, kola, etc... ou de produits déjà travaillés tels que tissus, vernis, viandes de conserve ou frigorifiées), comme ces produits exigent une certaine main-d'œuvre, c'est en principe dans les zones à population dense qu'on devra tracer les voies ferrées principales ou vers les territoires capables d'nne production intensive qu'on devra les diriger.

Sauf quelques rares exceptions, les produits d'exportation, à cause de leur peu de valeur et en raison de la longueur du trajet qu'ils auront à parcourir par voie de fer ou de mer, devront rejoindre le port d'embarquement par le chemin le plus court. Si on tient compte de l'existence d'enclaves étrangères dans nos rivages maritimes, le tracé de chaque ligne issue des ports de mer aura donc, dans chaque cas, une direction très particulière pour que la zone d'influence et d'adduction de la ligne soit placée dans les conditions les plus favorables.

Enfin, à cause de l'inégale distribution de la population, le nombre et l'importance des voies ferrées d'intérêt général, qui coûtent cher à construire, devra pour le moment être réduit par rapport à celui des branches principales de chacun des réseaux. Les lignes de jonction entre réseaux destinées à faciliter les échanges ne viendront que dans fort longtemps. La magnifique unité d'un réseau « impérial » sera l'œuvre de nos successeurs. Pour le moment, on y suppléera par des routes ou même de simples pistes améliorées, tant que le trafic de la région intéressée ne justifiera pas le classement d'une voie définitive dans le réseau général.

Si, à la lueur de ces principes, nous examinons la situation de l'Afrique occidentale, nous voyons que la population et les territoires véritablement productifs de l'Afrique occidentale française sont placés au sud des vallées du Sénégal et du

Niger. Au nord de ces vallées, on trouve immédiatement le désert de sable ou de pierres, qui déborde même le Niger dans l'intérieur de la boucle que ce fleuve dessine entre Tombouctou et Niamey.

Dans les territoires susvisés, deux zones sont à considérer. L'une qui s'étend le long du rivage de l'Atlantique est soumise au climat marin avec des chutes de pluies assez fortes : c'est la zone qui donne plus spécialement les palmistes et l'huile de palme, le sésame, le ricin, le cacao, la noix de kola, les bois, le caoutchouc, le café, etc... Elle est aussi celle qui est découpée et largement remplie par les possessions étrangères. L'autre, plus aride, n'est véritablement productive qu'au Sénégal et dans la boucle du Niger (où elle donne des arachides et du bétail), dans les vallées du Sénégal et du Niger moyen qui sont inondables ou irrigables (et par suite propres à la culture du coton et des céréales et à l'élevage).

1° *Achèvement du « Thiès-Kayes » (Sénégal).* — Dans les conditions ci-dessus exposées, les travaux qui priment tous les autres sont ceux de l'achèvement de l'artère de pénétration du port de Dakar vers le Niger (qui est utilisable par la batellerie) par Thiès, Kayes, Bamako et Koulikoro. Pour que cette voie de pénétration soit complète il reste à terminer une fraction du « Thiès-Kayes ». La ligne dite « Thiès-Kayes » (667 kilomètres) a pour but de réunir la station de Thiès sur le « Dakar-Saint-Louis » à Kayes, tête de ligne de la voie ferrée en exploitation qui relie le Sénégal au Niger. Cette jonction doit assurer à la colonie du Soudan français une communication constante et rapide avec la mer, dont elle a incontestablement besoin pour pouvoir se développer normalement.

Un premier tronçon de 140 kilomètres partant de Thiès, et un autre de 44 kilomètres allant de Kayes à Ambidedi, ont été ouverts en 1910. Un second tronçon de 200 kilomètres s'arrêtant à Cotiari et un embranchement de 22 kilomètres de Guinguineo à Kaolak ont été ouverts en 1912.

Pour la construction de la dernière section (290 kilomètres), un crédit de 25 millions avait été prévu sur l'emprunt de 167 millions de francs autorisé par la loi du 23 décembre 1913. Mais par suite de l'augmentation des prix résultant de la guerre, le crédit inscrit à l'emprunt de 167 millions n'a pas suffi pour achever cette section dont la construction instamment réclamée par la colonie du Soudan français, se poursuit activement. 6.000 hommes sont employés sur les chantiers. Les terrassements sont à peu près terminés jusqu'à la rivière Falémé (kilomètre 573) et sont en cours d'exécution de la Falémé jusqu'à Ambidedi. Les maçonneries du pont avec lequel cette rivière doit être franchie sont terminées. Le tablier métallique sera mis en place dans les premiers mois de 1923. La pose de la voie a atteint le kilomètre 495; le ballastage suit à quelques kilomètres. Les gares sont terminées jusqu'à Bouigheul-Bamba (kilomètre 484), point terminus de l'exploitation du chemin de fer du côté de Thiès. Du côté de Kayes, la ligne est en exploitation sur la section Kayes-Ambidedi (44 kilomètres). Il reste 139 kilomètres à achever. Les travaux sont en voie d'exécution sur fonds d'emprunt et ne présentent aucune difficulté sauf deux ponts peu importants. On peut dès maintenant compter que la continuité du rail sera assurée en juillet ou août 1923 et qu'un ou deux mois après les trains circuleront entre Kayes et Koulikoro.

Dans le tableau ci-après, on a, dans un but de comparaison, confronté les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis et du chemin de fer de Thiès à Kayes. Le simple examen de ces chiffres montre que le coefficient d'exploitation du premier a toujours été sensiblement inférieur à celui du second. Les résultats de l'exploitation du « Thiès-Kayes » doivent être considérés cependant comme satisfaisants. Il est manifeste, en effet, que la coupure entre Bouigheul-Bamba et Ambidedi interdit le transit régulier entre le Soudan et la côte. Après la soudure des deux tronçons cette ligne est appelée à un large et bel essor.

| | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| | **Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.** | | | | | | | | |
| 0. | 264 | 27.148.395 | 18.073.577 | 4.531.558 | 17.164 | 2.430.301 | 9.205 | 2.101.257 | 49 |
| 1. | 264 | 24.730.420 | 13.696.877 | 3.469.528 | 13.142 | 2.250.022 | 8.523 | 1.219.506 | 64 |
| 2. | 264 | 23.820.891 | 15.534.743 | 3.620.000 | 13.712 | 2.410.000 | 9.129 | 1.210.000 | 67 |
| 3. | 264, 202 | 30.571.230 | 18.789.317 | 4.645.602 | 17.597 | 2.556.965 | 9.685 | 2.088.637 | 57 |
| 4. | 264, 202 | 29.686.616 | 19.010.819 | 4.500.387 | 17.047 | 2.585.998 | 9.795 | 1.914.389 | 57 |
| 5. | 264, 202 | 21.370.771 | 13.866.500 | 3.324.995 | 12.595 | 2.296.405 | 8.698 | 1.028.790 | 69 |
| 6. | 262, 708 | 34.815.624 | 12.392.106 | 3.550.357 | 13.500 | 2.299.590 | 8.754 | 1.250.767 | 64,8 |
| 7. | 262, 708 | 28.233.435 | 14.977.860 | 3.751.923 | 14.282 | 2.724.193 | 10.370 | 1.027.760 | 72,6 |
| 8. | 262, 708 | 31.410.796 | 21.100.648 | 5.333.247 | 20.302 | 4.257.814 | 16.207 | 1.075.433 | 80 |
| 9. | 262, 708 | 28.465.073 | 20.588.106 | 5.643.167 | 21.481 | 5.507.488 | 20.950 | 135.679 | 95 |
| 20. | 262, 708 | 38.784.085 | 22.945.299 | 12.379.588 | 47.124 | 11.306.064 | 43.153 | 1.073.524 | 91,6 |
| 21. | 262, 758 | 29.921.668 | 18.341.821 | 14.611.982 | 55.559 | 12.654.430 | 48.116 | 1.957.552 | 86 |
| | **Chemin de fer de Thiès à Kayes.** | | | | | | | | |
| 10. | 84 | 5.531.900 | 4.180.304 | 1.035.579 | 12.372 | 642.148 | 7.672 | 393.431 | 62 |
| 11. | 142 | 7.884.076 | 5.555.159 | 3.127.949 | 7.943 | 816.455 | 5.745 | 311.494 | 72 |
| 12. | 226 | 8.756.537 | 3.116.783 | 1.195.327 | 5.255 | 1.124.826 | 4.955 | 70.501 | 94 |
| 13. | 292 | 12.250.191 | 5.145.941 | 1.481.730 | 5.085 | 1.448.147 | 4.969 | 33.589 | 97 |
| 14. | 355 | 13.227.955 | 7.721.256 | 1.820.091 | 5.132 | 1.640.261 | 4.625 | 179.830 | 90 |
| 15. | 411 | 10.045.578 | 8.394.318 | 1.687.847 | 4.104 | 1.663.191 | 4.044 | 24.656 | 98 |
| 16. | 444 | 14.838.378 | 5.190.535 | 1.510.872 | 3.442 | 1.485.556 | 3.384 | 25.316 | 98 |
| 17. | 444 | 13.487.578 | 7.267.517 | 1.825.571 | 4.112 | 1.504.373 | 3.388 | 321.198 | 82 |
| 18. | 444 | 19.999.358 | 8.109.279 | 2.867.598 | 6.451 | 2.326.731 | 5.240 | 540.867 | 81 |
| 19. | 444 | 15.404.762 | 9.874.053 | 3.212.000 | 7.233 | 3.186.700 | 7.180 | 25.300 | 99 |
| 20. | 555 | 20.316.852 | 9.927.010 | 6.879.961 | 12.396 | 5.640.108 | 10.173 | 1.233.853 | 82 |
| 21. | 555 | 27.548.220 | 12.070.010 | 5.370.109 | 9.076 | 3.522.271 | 6.346 | 1.847.838 | 66 |

2° *Réfection du « Thiès-Kayes » et du « Kayes-Niger ».* — Depuis 1914 il n'a pas été possible, tant par faute de personnel que par faute de matières, d'entretenir d'une manière convenable les ouvrages et le matériel de la ligne du « Thiès-Kayes ». Il en est résulté une usure considérable, des détériorations ou même des mises hors de service qui nécessitent des réparations ou des remplacements d'une importance exceptionnelle.

D'autre part, le trafic s'est accru dans une telle proportion que le matériel et les installations primitives sont notoirement insuffisants et que des augmentations de matériel et des agrandissements sont devenus absolument nécessaires.

Or, les sommes à consacrer à ces travaux de réparation et de remise en état, à ce renouvellement, à ces dotations complémentaires dépassent les facultés des budgets d'exploitation ou des fonds spéciaux qui étaient créés pour y faire face dans des conditions normales; par suite, il faut faire appel à des ressources extraordinaires.

Il en est de même du chemin de fer de Kayes au Niger; dès que la jonction avec le « Thiès-Kayes » va être faite, cette ligne ne pourra plus suffire au trafic nouveau qui va en résulter. Le chemin de fer de Kayes au Niger, entrepris de 1881 à 1904, a été construit aussi économiquement que possible en adoptant des caractéristiques telles (rails légers, courbes à petit rayon, déclivités maxima) que sa puissance de trafic ne correspond plus à celle du « Thiès-Kayes », de construction plus récente, qui va prolonger jusqu'à la côte le « Kayes-Niger ». Pour fixer les idées on peut dire qu'en l'état actuel des choses il faudrait trois trains du « Kayes-Niger » pour enlever la charge apportée par le « Thiès-Kayes ». Il est indispensable d'augmenter le matériel et d'améliorer certaines parties de la voie.

Rien ne saurait donner mieux que le tableau ci-après une idée exacte de l'activité de la ligne de Kayes au Niger et des résultats favorables de son exploitation.

Chemin de fer de Kayes au Niger

| s | Longueur moyenne exploitée | Voyageurs à un kilomètre | Tonnes kilométriques | Recettes totales | Recettes par kilomètre exploité | Dépenses totales | Dépenses par kilomètre exploité | Produit net de l'exploitation | Coefficient d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | kilom. | | | francs | francs | francs | francs | francs | |
| 0. | 555 | 6.671.240 | 8.155.478 | 2.899.108 | 5.224 | 1.509.671 | 2.503 | 1.389.437 | 52 |
| 1. | 555 | 9.350.360 | 8.342.792 | 2 668.682 | 4.808 | 1.720.010 | 3.099 | 948.672 | 64 |
| 2. | 555 | 11.585.283 | 9.084.507 | 2.385.430 | 4.298 | 1.591.621 | 2.868 | 793.809 | 66 |
| 3. | 555 | 10.808.034 | 10.668.494 | 2.146.487 | 3.867 | 1.522.710 | 2.743 | 623.777 | 70 |
| 4. | 555 | 15.592.322 | 9.783.364 | 2.105.890 | 3.794 | 1.452.253 | 2.617 | 653.637 | 69 |
| 5. | 555 | 11.963.711 | 7.620.815 | 1.820.820 | 3.281 | 1.306.373 | 2.354 | 514.447 | 72 |
| 6. | 555 | 19.532.422 | 8.214.104 | 2.155.291 | 3.883 | 986.085 | 2.107 | 1.169.206 | 45 |
| 7. | 555 | 13.855.022 | 13.313.243 | 2.477.884 | 4.465 | 1.036.020 | 1.867 | 1.441.864 | 41.8 |
| 8. | 555 | 25.652.412 | 14.904.554 | 3.341.655 | 6.021 | 1.944.897 | 3.504 | 1.396.758 | 58 |
| 9. | 555 | 19.947.348 | 11.811.732 | 2.941.650 | 5.302 | 2.513.449 | 4.530 | 428.201 | 85.5 |
| 0. | 555 | 30.053.339 | 13.322.596 | 4.704.220 | 8.476 | 4.391.187 | 7.912 | 313.033 | 93.4 |
| 1. | 555 | 27.548.220 | 12.070.010 | 5.531.300 | 9.675 | 5.550.577 | 6.346 | — 19.277 | 100.4 |

3° *Chemin de fer de Koulikoro à Barouéli* (*Soudan français*) (*90 kilomètres*). — En raison de l'intérêt qu'il y a à desservir au plus tôt une région destinée à devenir par des irrigations la terre d'élection de la culture du coton, on a prévu, en deuxième rang, l'exécution du prolongement entre Koulikoro et Barouéli du chemin de fer du Niger. Cette ligne, qui aura environ 90 kilomètres, permettra la mise en valeur immédiate de la région agricole de Banamba et la création de centres commerciaux qui paraissent appelés à un très bel avenir, car ils serviront de point d'attraction à tous les produits du Sahel. La ligne suivra la rive gauche du Niger de Koulikoro jusqu'à Nyamina et franchira le fleuve en ce point pour se diriger sur Barouéli.

4° *Remise en état du chemin de fer d'Abidjan à Bouaké (Côte d'Ivoire).* — Pour les mêmes raisons qui ont été ci-dessus exposées à propos du « Thiès-Kayes », s'impose la remise en état du chemin de fer de Bouaké (Côte d'Ivoire). Le matériel qui n'a pas pu être réparé pendant la guerre est fortement détérioré; il est nécessaire de faire des réfections coûteuses et de le compléter en vue d'assurer le trafic des marchandises et des voyageurs. Il est à prévoir, en effet, que l'exportation des bois va prendre un développement considérable par suite du balisage de l'embouchure du Comoé, de l'aménagement du wharf de Grand-Bassam, de la construction d'un second wharf au même point et d'un autre à Vridi.

5° *Prolongement du chemin de fer d'Abidjan à Bouaké vers le nord (400 kilomètres environ).* — En cinquième rang vient la voie de pénétration de la Côte d'Ivoire qui, partant du port d'Abidjan, se dirige vers la boucle du Niger par Dimbroko, Bouaké, Banfora, Bobo-Dioulasso, Dedougou et Mopti, port fluvial sur le Niger et centre d'aboutissement des produits de la zone lacustre irrigable et inondable. Avec des ressources diverses, la ligne a pu être construite jusqu'à Bouaké (316 kilomètres) dont la gare a été ouverte à l'exploitation en 1912. La pose de la voie a atteint le kilomètre 345 et les terrassements le kilomètre 360. Avec les fonds disponibles de l'emprunt de 167 millions de francs, le rail pourra être poussé jusqu'au kilomètre 525. Ce n'est qu'une amorce. La ligne, après avoir traversé la grande forêt tropicale, doit pénétrer les régions plus peuplées et plus productrices du nord de la Côte d'Ivoire et parvenir jusqu'à la boucle du Niger. Cette région, par l'importance de sa population relativement groupée et dense, par les caractères de son climat et la nature de ses productions (céréales, coton, matières grasses, bestiaux), est appelée à prendre un grand essor lorsqu'elle sera desservie par une voie rapide la reliant à la mer. Or, le trajet le plus court et le plus direct est celui qui aboutit à la Côte d'Ivoire. Pour accélérer la mise en valeur de cette région, il convient de prolonger la ligne ac-

tuelle d'environ 400 kilomètres jusqu'à Banfora pour atteindre la région peuplée. A ce moment, la ligne pourra donner son plein rendement et sortir de la situation précaire que décèlent les statistiques ci-après :

Chemin de fer de la Côte d'Ivoire

| -ES | Longueur moyenne exploitée | Voyageurs à un kilomètre | Tonnes kilométriques | Recettes totales | Recettes par kilomètre exploité | Dépenses totales | Dépenses par kilomètre exploité | Produit net de l'exploitation | Coefficient d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 10. | 181 | 3.838.916 | 1.881.894 | 794.786 | 4.374 | 676.999 | 3.726 | 117.787 | 85 |
| 11. | 183 | 5.204.086 | 2.231.869 | 1.063.176 | 5.809 | 667.906 | 3.649 | 345.270 | 62 |
| 12 | 227 | 6.836.358 | 2.320.737 | 1.272.273 | 5.596 | 845.008 | 3.717 | 427.265 | 66 |
| 13. | 316 | 9.674.073 | 3.487.438 | 1.384.399 | 4.381 | 1.070.692 | 3.388 | 313.707 | 77 |
| 914. | 316 | 9.737.886 | 2.621.356 | 1.046.451 | 3.311 | 1.159.379 | 3.669 | —112.928 | 110 |
| 915. | 316 | 7.462.473 | 2.247.260 | 715.693 | 2.265 | 977.932 | 3.095 | —262.239 | 137 |
| 916. | 316 | 10.579.946 | 2.982.174 | 1.064.910 | 3.370 | 967.694 | 3.062 | 97.216 | 91 |
| 917. | 316 | 8.939.950 | 3.954.755 | 1.080.018 | 3.418 | 1.072.275 | 3.393 | 7.743 | 99 |
| 918. | 316 | 12.764.366 | 2.911.030 | 1.265.437 | 4.004 | 1.202.529 | 3 805 | 62.908 | 95 |
| 919. | 316 | 13.328.221 | 3.466.632 | 1.465.297 | 4.635 | 1.484.059 | 4.696 | — 18.762 | 101 |
| 920. | 316 | 18.259.410 | 4.127.366 | 2.618.553 | 8.287 | 1.722.794 | 5.452 | 895.759 | 66 |
| 1921. | 316 | 16.463.240 | 3.016.158 | 2.555.057 | 8.085 | 1.916.272 | 6.064 | 638.786 | 75 |

6° *Installations générales du chemin de fer à Abidjan et Vridi avec ferry-boat sur la lagune* (*Côte d'Ivoire*). — Ces installations sont le complément obligatoire des travaux qui ont été prévus ci-dessus pour l'aménagement de Vridi et Abidjan.

7° *Amélioration et parachèvement du chemin de fer de l'Est-Dahoméen.* — Ce chemin de fer dessert la région peu-

plée et riche des Hollis. Construit d'abord jusqu'à Saketé, il a ensuite été prolongé jusqu'à Pobé, à 80 kilomètres de Porto-Novo. Il a dès l'origine été exploité en tramway, mais ultérieurement, en raison du développement du trafic, on a dû l'exploiter comme les autres chemins de fer de l'Afrique occidentale française. Les installations sommaires qui avaient été faites tout d'abord sont actuellement insuffisantes : aussi y a-t-il lieu de procéder pour cette voie ferrée à une véritable mise en état, notamment par des constructions de bâtiments, par des augmentations de matériel et par la révision de la voie. Le trafic de ce chemin de fer justifie ces améliorations.

Chemin de fer de l'Est-Dahoméen

| ANNÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES | | DÉPENSES | | PRODUIT net de l'exploitation | COE FI- CIE d'c plc tati |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | totales | par kilomètre exploité | totales | par kilomètre exploité | | |
| | kilom. | | | francs | francs | francs | francs | francs | |
| 1913. | 79 | 5.038.172 | 473.453 | 256.284 | 3.572 | 185.880 | 2.591 | 70.404 | 7. |
| 1914. | 81 | 3.184.324 | 278.709 | 191.657 | 2.381 | 220.412 | 2.738 | 28.755 | 11 |
| 1915. | 81 | 1.687.300 | 299.907 | 151.954 | 1.888 | 131.486 | 1.633 | 20.468 | 8 |
| 1916. | 81 | 1.988.880 | 417.333 | 209.884 | 2.607 | 124.277 | 1.544 | 87.607 | 5 |
| 1917. | 81 | 1.950.863 | 409.949 | 198.246 | 2.463 | 118.161 | 1.468 | 80.085 | 5 |
| 1918. | 81 | — | — | 203.715 | 2.515 | 146.393 | 1.807 | 57.322 | 7 |
| 1919. | 81 | 2.030.380 | 405.612 | 247.465 | 3.055 | 214.467 | 2.664 | 32.998 | 8 |
| 1920. | 81 | 3 .286.775 | 530.158 | 389.818 | 4.813 | 350.764 | 4.330 | 39.054 | 9 |
| 1921. | 81 | ..34 1.267 | 470.594 | 396.249 | 4.923 | 290.095 | 3.608 | 105.862 | 7 |

8° *Chemin de fer de Porto-Novo* (*Dahomey*). — La région côtière entre Cotonou et Porto-Novo est très peuplée ; elle contient peut-être à elle seule le quart de la population totale du Dahomey. Elle est riche en palmiers à huile et en

cultures diverses. L'agriculture y donne des productions abondantes et variées. Il y a dans cette région tous les éléments d'un trafic intense. Malheureusement ce trafic se trouve embouteillé par une lagune dont la navigabilité est très précaire par suite de son manque de profondeur : seules, les pirogues ne calant pas plus de 0 m. 60 de tirant d'eau peuvent y circuler en toute saison. Ce défaut de navigabilité est sans remède.

Porto-Novo, origine du chemin de fer de l'Est-Dahoméen est bâti sur la rive nord de la lagune. La situation s'aggrave de ce fait que si la partie occidentale de la lagune est française, la partie orientale est anglaise et possède seule un accès à la mer par le port de Lagos. Aussi plus de la moitié du tonnage exporté par Porto-Novo passe-t-il par Lagos et est-il absorbé par les industries anglaises.

Ce courant fâcheux aurait fatalement une tendance à se développer si on ne construisait pas une ligne de Porto-Novo à Cotonou afin de ramener à ce port français tout le trafic de l'Est-Dahoméen. La jonction de Cotonou au chemin de fer de l'Est-Dahoméen permettra d'amener directement sans rupture de charge les produits du lieu de production au lieu d'embarquement.

La construction de cette ligne nécessitera l'édification de coûteux ouvrages d'art et notamment de deux ponts pour traverser la lagune à deux reprises ; mais elle ne peut manquer d'exercer une heureuse influence sur la mise en valeur de la région traversée, et de recueillir un trafic important de voyageurs entre ces deux villes.

9° *Chemin de fer de Grand-Popo à Lokossa et embranchement sur Segboroué* (*Dahomey*). — L'emprunt de 167 millions de francs prévoyait la construction d'un chemin de fer entre Grand-Popo et Lokossa ; cette région est riche en palmeraies, et elle est suffisamment peuplée pour sa mise en exploitation. Elle offre d'ailleurs d'autres ressources, telles que le maïs, qui est cultivé sur de grandes étendues, et le poisson qui donne lieu à un trafic considérable. Il y a donc le plus grand

intérêt à construire une voie ferrée pour drainer tous ces produits vers la mer et leur permettre d'être exportés.

On a prévu, en outre, un embranchement de 18 kilomètres reliant Segboroué à la ligne principale à travers une région riche, semblable au pays traversé par cette dernière.

10° *Électrification du « Kayes-Niger », y compris l'aménagement des chutes de Gouina (Soudan français).* — La liaison du chemin de fer de Kayes au Niger sera prochainement assurée avec le « Thiès-Kayes » et, par suite, les relations par voie ferrée seront directes entre la vallée du Niger et la mer. Il en résultera certainement un accroissement du trafic, surtout si l'on envisage l'éventualité de la mise en exploitation de la vallée du Niger par le moyen d'irrigations permettant d'étendre considérablement la culture du coton. Il sera presque impossible de faire face à cette augmentation du trafic sur le « Kayes-Niger », particulièrement en raison du profil de la ligne qui comporte des rampes trois fois plus fortes que celles du « Thiès-Kayes », ce qui limite, dans une forte mesure, la charge des trains. On n'y peut actuellement pas faire circuler des trains de plus de cent tonnes remorqués à la vitesse de 30 kilomètres à l'heure. Or, il existe à proximité de ce railway, dans le fleuve Sénégal, des chutes pouvant fournir l'énergie nécessaire à son exploitation. La traction électrique aura un double avantage : tirer un meilleur parti de la voie en permettant de doubler la charge des trains et économiser la dépense de charbon qui est considérable. D'autre part, en régularisant le débit du Sénégal, on améliorera en même temps la navigabilité de ce fleuve. Enfin, on disposera de réserves d'énergie électrique permettant d'alimenter les usines de la région. Pour ces raisons auxquelles s'ajoutent les autres avantages inhérents à la traction électrique, il convient d'électrifier le chemin de fer « Kayes-Niger ».

11° *Prolongement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire vers le Mossi et le Niger.* — La poursuite rapide de la mise en valeur des régions au nord de la Côte d'Ivoire intéresse au

plus haut degré la métropole en raison de l'apport des matières premières nécessaires à ses industries que l'on peut en tirer. Aussi, pour accélérer cette mise en valeur, convient-il de pousser plus avant, de Banfora vers le nord-est, la voie ferrée de la Côte d'Ivoire afin d'atteindre la région peuplée et productrice du Mossi (1.400.000 habitants). Cette ligne, en direction de Ouagadougou, pourrait être plus tard prolongée jusqu'à Niamey sur le Niger où on place actuellement l'origine de la future ligne intercoloniale de jonction avec le réseau de l'Afrique équatoriale.

12° *Chemin de fer de Dimbokro à Daloa* (*Côte d'Ivoire*). — Dans le même ordre d'idées on a prévu un embranchement vers l'ouest partant de Dimbokro vers Daloa. Ce tronçon de ligne permettra de desservir des terrains cultivés ou susceptibles de l'être et pouvant offrir un appoint important de produits divers ; il permettra en outre, en rapprochant le rail de la riche région de Man, de contrebalancer dans une certaine mesure l'attraction que peut exercer le Libéria sur cette région. Cette ligne pourrait être continuée par la suite jusqu'aux confins de la Guinée et reliée à la ligne projetée issue de Dabola.

13° *Chemin de fer de Grand-Popo (Dahomey) à Anécho (Togo)* (*27 kilomètres*). — On a prévu la construction d'un chemin de fer entre Grand-Popo et Anécho d'environ 27 kilomètres de longueur qui permettra de relier le Togo et le Dahomey en assurant dans les meilleures conditions possibles la communication entre les deux pays. La région traversée est d'ailleurs riche et peuplée et fournira un trafic local important.

14° *Chemin de fer de Diourbel à Tieli* (*120 kilomètres*) *et chemin de fer de Louga à Yang-Yang* (*120 kilomètres*) (*Sénégal*). — On a prévu dans le haut Sénégal, mais pour un avenir plus lointain, la construction de deux lignes ferrées affluant aux lignes principales existant et présentant un caractère d'intérêt plutôt local. Il s'agit, d'une part, d'une voie

de 120 kilomètres de Diourbel à Tieli aboutissant au « Thiès-Kayes » et traversant une partie du Baol, et d'autre part, d'une autre voie de 120 kilomètres de Louga à Yang-Yang, aboutissant au « Dakar-Saint-Louis » et traversant le Djoloff. Ces deux voies augmenteront l'aire de culture de l'arachide et seront très rémunératrices.

15° *Chemin de fer de Tabili à Youkounkoun* (*Guinée*) (*250 kilomètres*). — La construction d'une voie ferrée partant de Tabili, station du chemin de fer de Conakry au Niger, et se dirigeant sur Youkounkoun présente un intérêt certain mais non immédiat. Ce chemin de fer desservirait des vallées fertiles et drainerait sur Conakry des produits qui sont absorbés actuellement par la Guinée portugaise. Il serait prolongé ultérieurement jusqu'au « Thiès-Kayes » afin d'assurer une liaison par chemin de fer entre le Sénégal et la Guinée.

Le railway de la Guinée a été construit sous l'empire de préoccupations politiques et dans le but d'atteindre le Niger le plus rapidement possible et par la voie la plus courte. Il a été tracé à travers des régions peu fertiles. Les résultats de son exploitation n'en sont pas moins satisfaisants ainsi qu'en témoignent les statistiques ci-après. L'embranchement de Tabili à Youkounkoun lui apporterait, à n'en pas douter, un supplément de trafic considérable.

CHEMIN DE FER DE LA GUINÉE

| AN-NÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 910. | 324 | 8.624.011 | 5.891.072 | 3.101.551 | 9.370 | 1.569.456 | 4.741 | 1.532.095 | 55 |
| 911. | 588 | 13.742.540 | 10.454.129 | 4.450.719 | 7.569 | 2.489.000 | 4.233 | 1.961.719 | 56 |
| 912. | 588 | 13.632.408 | 9.960.920 | 3.865.831 | 6.574 | 2.435.450 | 4.142 | 1.430.391 | 63 |
| 913. | 588 | 12.698.185 | 11.870.647 | 3.377.239 | 5.744 | 2.055.826 | 3.496 | 1.321.413 | 57 |
| 914. | 615 | 11.948.255 | 6.110.205 | 2.686.609 | 4.368 | 2.318.666 | 3.770 | 367.943 | 54 |
| 915. | 662 | 13.730.065 | 5.307.970 | 2.028.688 | 3.064 | 1.896.549 | 2.865 | 132.139 | 53 |
| 916. | 662 | 18.838.875 | 7.106.176 | 2.761.420 | 4.171 | 1.905.084 | 2.958 | 796.336 | 35 |
| 917. | 662 | 11.371.606 | 9.224.901 | 2.679.839 | 4.048 | 1.871.707 | 2.827 | 808.132 | 44 |
| 918. | 662 | 16.514.822 | 9.779.234 | 2.716.722 | 4.104 | 2.005.640 | 3.029 | 711.082 | 73 |
| 919. | 662 | — | — | 3.213.000 | 4.853 | 2.788.000 | 4.212 | 425.000 | 87 |
| 920. | 662 | — | — | 5.293.203 | 8.009 | 3.352.404 | 5.970 | 1.946.099 | 74 |
| 921. | 662 | 20.176.885 | 9.997.004 | 5.210.850 | 7.721 | 4.289.925 | 6.480 | 920.926 | 82 |

16° *Prolongement de l' « Est-Dahoméen » vers le nord, de Pobé à Kétou* (*Dahomey*) (*50 kilomètres*). — Ce prolongement a pour but de pénétrer un peu plus avant dans une région fertile et peuplée, et d'en drainer les produits vers la côte.

17° *Chemin de fer de Dassa-Zoumé à Bassila, Djougou et Natintingou* (*Dahomey*) (*300 kilomètres*). — Cette ligne s'embranche sur le chemin de fer du Dahomey à la station de Dassa-Zoumé, et se dirige vers le nord en s'infléchissant légèrement vers l'ouest, de façon à atteindre ultérieurement Ouagadougou.

Des projets antérieurs avaient envisagé la prolongation du chemin de fer actuel de Savé à Parakou et à Gaya sur le Niger, de façon à atteindre les riches régions du haut Daho-

mey, tandis que le prolongement du chemin de fer du Togo aurait permis de drainer le trafic de la région de Djougou et de Ouagadougou par un tracé plus court. Etant donné que la région au nord de Parakou est quasi désertique, il a paru préférable d'améliorer simplement la route qui existe déjà entre Savé et Gaya, et d'établir la liaison par railway entre le Dahomey et la Haute-Volta en territoire exclusivement français, à travers une région peuplée, avec comme but final le Mossi et son million et demi d'habitants.

Cette ligne apportera un supplément de trafic au mouvement déjà très actif du chemin de fer du Dahomey.

CHEMIN DE FER DU DAHOMEY [1]

| AN-NÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 910. | 268 | 7.375.279 | 1.978.027 | 925.786 | 3.457 | 1.134.867 | 4.276 | —209.081 | 121 |
| 911. | 294 | 7.994.816 | 2.675.641 | 1.171.535 | 3.984 | 1.281.550 | 4.359 | —110.015 | 109 |
| 912. | 294 | 10.927.522 | 2.393.431 | 1.164.455 | 3.961 | 1.288.224 | 4.382 | —123.769 | 110,6 |
| 913. | 294 | 8.366.158 | 2.743.865 | 1.173.750 | 3.992 | 862.835 | 2.935 | 310.924 | 73,5 |
| 914. | 294 | 7.647.505 | 2.032.003 | 880.915 | 2.998 | 792.027 | 2.696 | 8.888 | 89,9 |
| 915. | 294 | 6.991.529 | 2.181.174 | 793.854 | 2.700 | 643.381 | 2.189 | 150.473 | 81 |
| 916. | 294 | 8.965.116 | 2.435.757 | 1.007.254 | 3.426 | 724.357 | 2.464 | 282.397 | 69 |
| 917. | 294 | 9.496.017 | 2.668.800 | 1.060.382 | 3.650 | 811.002 | 2.758 | 258.380 | 76 |
| 918. | 294 | 8.739.439 | 2.889.205 | 1.434.647 | 4.880 | 937.659 | 3.189 | 496.988 | 65 |
| 919. | 294 | 13.073.414 | 3.637.015 | 1.914.821 | 6.153 | 1.463.988 | 4.980 | 450.834 | 76 |
| 920. | 294 | 21.123.628 | 3.314.633 | 2.602.279 | 8.874 | 1.752.379 | 5.976 | 849.900 | 68 |
| 921. | 294 | 14.141.028 | 3.131.310 | 1.928.267 | 6.576 | 1.701.080 | 5.801 | 227.087 | 88 |

1. Pour les années 1910, 1911 et 1912 dépenses forfaitaires; pour les années suivantes dépenses réelles.

## Section III

## ROUTES

La construction de routes, et de ponts leur permettant de franchir les rivières, s'impose pour faciliter le transport des marchandises entre les ports ou les voies ferrées et les lieux de production et de consommation. Elles sont nécessaires aussi pour relier entre elles les principales voies ferrées en attendant que l'accroissement du trafic justifie une soudure par le rail.

Jusqu'à présent, et à de rares exceptions près, on ne trouve guère dans nos colonies de l'Afrique occidentale que des routes provisoires, souvent simples pistes mal débroussaillées, utilisables seulement à la bonne saison. La plupart des ponts et ouvrages d'art sont construits avec des matériaux du pays et nécessitent des réfections constantes. On n'y voit aucune trace d'empierrement et on y constate un médiocre souci des rampes et des courbes.

1° *Route de Dakar à Rufisque* (*Sénégal*) *(30 kilomètres)*. — En première urgence on a prévu l'achèvement de la route de Dakar à Rufisque. Bien que ces deux localités soient reliées par une voie ferrée, la construction d'une bonne route praticable aux automobiles et aux camions s'impose. D'une part les relations de plus en plus importantes qui s'établissent entre ces deux villes sont mal assurées par la voie ferrée sur laquelle circulent seulement deux trains de voyageurs par jour dans chaque sens; la route permettra des relations commerciales rapides par automobiles et évitera des pertes de temps considérables. D'autre part, elle permettra l'extension des cultures potagères entre ces deux localités et le transport facile sur Dakar de légumes dont la vente est assurée soit à la population, soit aux nombreux paquebots qui fréquentent le port.

2° *Construction et réfection de ponts à Khor*, *Diadoune*, *Kaolak et Niokolo* (*Sénégal*). — Divers ponts sont à cons-

truire ou à reconstruire sur les routes déjà existantes qui conduisent soit à Saint-Louis, soit à Kaolak, soit à Tambacounda (station du « Thiès-Kayes »).

3° *Route de Bamako à Bougouni, de Bougouni à Sikasso et de Bougouni à Kankan (Soudan français) (700 kilomètres).* — En attendant que l'importance du trafic justifie et que les ressources financières permettent la construction de voies ferrées qui relieront le chemin de fer de la Guinée au « Kayes-Niger », il est nécessaire dès maintenant de construire des routes dont l'origine sera le terminus de ces deux lignes (Kankan et Bamako) et qui se rejoindront au chef-lieu du cercle de Bougouni. De ce point une troisième route conduira à Sikasso, autre chef-lieu de cercle très important. Ainsi se trouvera tracé un réseau routier en forme radiée, d'un développement de 700 kilomètres, qui desservira complètement le pays Malinké. Cette région est très peuplée, elle fournit la meilleure main-d'œuvre du Soudan, elle est riche en cultures vivrières ; c'est un grenier à mil. La nature argileuse et latérique du terrain permet une construction économique de ces routes, qui d'ailleurs existent déjà en partie sous forme de pistes, mais il y a lieu surtout d'envisager la construction d'ouvrages d'art pour la traversée des cours d'eau et des ravins.

4° *Routes autour d'Ouidah, Cotonou et Abomey. — Routes de Savé au Niger, de Bohicon à Zagnanado, et d'Abomey au Couffo (Dahomey).* — Le Dahomey est habité par une population dense, intelligente, industrieuse et relativement évoluée. Le pays est très riche en noix de palme. Il est nécessaire de faciliter les communications autour de Ouidah, de Cotonou et d'Abomey qui sont les grands centres de la colonie.

Il faut assurer d'une façon définitive la traversée de la lagune Godomey et celle des marais de la Lama sur la route de Cotonou à Abomey qui relie à ces deux villes les cercles importants de Ouidah et d'Allada.

La route de Savé au Niger, dite route de l'est, par opposi-

tion avec la route Savalou-Djougou-Ouagadougou, appelée route de l'ouest, prolongera la voie ferrée et achèvera de relier le grand fleuve à la côte, desservant les cercles de Savé, Parakou, Kandi et le territoire du Niger. Cette route, qui est le résultat d'un effort magnifique, est presque complètement terminée. Les automobiles qui y circulent depuis plusieurs années ont permis de supprimer complètement le portage. Il y a seulement à refaire quelques ouvrages d'importance secondaire.

La route de Zagnanado à Bohicon est un affluent du chemin de fer; elle comportera un pont sur le Zou. La route d'Abomey au fleuve Couffo est également un affluent du chemin de fer; elle nécessitera un pont sur le Couffo en vue de son prolongement ultérieur vers le fleuve Mono. Ces deux routes seront établies de façon à pouvoir supporter éventuellement une voie Decauville permettant d'assurer les transports importants.

5° *Réfection des ponts Faidherbe et Servatius à Saint-Louis (Sénégal).* — Le pont Faidherbe, sur le grand bras du Sénégal, relie Saint-Louis à la gare du chemin de fer de Dakar; il présente une travée tournante pour le passage des navires. Le pont Servatius relie la ville avec le gros faubourg Guet N'Dar. L'un et l'autre sont très importants puisqu'ils commandent les communications de la ville, d'un côté avec Dakar et de l'autre avec la Mauritanie. Ils peuvent encore être utilisés dans leur état actuel pendant quelques années à la condition d'y faire des réparations importantes et de remplacer les pièces métalliques usées.

6° *Construction et aménagement de routes en Guinée et en Haute-Volta.* — En Guinée, il est nécessaire d'établir des routes affluant au chemin de fer. En effet, la ligne ferrée a été construite bien plus dans le souci d'atteindre le plus rapidement possible la vallée du Niger que dans celui de desservir parfaitement les pays traversés. Le chemin de fer se développe en effet dans une région généralement pauvre, laissant au nord et au sud les parties les plus riches et les

plus susceptibles de développement : au nord, le Fouta-Djalon et au sud le pays Kissien, riche en riz, en noix de palme et de kola, région avoisinant la frontière libérienne. Il faut donc créer, pour l'un et pour l'autre, des voies d'accès au chemin de fer. La route du pays Kissien doit d'autant mieux nous intéresser que les Anglais, dans leur colonie voisine de Sierra-Leone, ont poussé leur chemin de fer jusqu'à Pendemba pour drainer vers Freetown les noix de palme si abondantes dans ces régions.

En Haute-Volta, on a prévu également la construction de routes secondaires indispensables dans des régions très peuplées et très productrices.

## Section IV

## ASSAINISSEMENT ET ADDUCTIONS D'EAU

Les travaux d'assainissement et d'adduction d'eau permettront d'alimenter en eau potable les principales agglomérations, de les rendre plus salubres et de les soustraire aux chances d'épidémie.

1° *Assainissement de Saint-Louis et adduction d'eau.* — A Saint-Louis, on a prévu l'achèvement de programmes antérieurement étudiés et partiellement exécutés, savoir : la construction d'égouts et le comblement des marais. La construction des égouts rencontrera de grandes difficultés, le terrain ne présentant pas de pente suffisante.

Le remplacement de la conduite d'eau douce de Makhana à Saint-Louis s'impose à cause de son mauvais état.

2° *Assainissement de Dakar et adduction d'eau.* — Pour Dakar a été établi un vaste programme comprenant : l'alimentation en eau potable, des travaux de voirie et de comblement de marais, la construction d'égouts et l'aménagement du village indigène de Médina.

L'alimentation en eau douce de Dakar est actuellement assurée par des captages faits à Hann et à M'Bao, mais la

quantité fournie par ces captages est insuffisante pour les besoins de la ville et du port ; on en est réduit actuellement à rationner la distribution d'eau, soit aux habitants, soit aux navires.

Or, les besoins actuels doivent être, dans un avenir très prochain, très largement dépassés, le port de commerce prenant de plus en plus d'importance du fait de la reprise générale des affaires et étant encore appelé à se développer par suite des grands travaux qu'on doit incessamment y exécuter. Dakar sera fréquenté par un nombre de bateaux de plus en plus considérable, qui lui demanderont des quantités d'eau de plus en plus grandes. Il est de toute nécessité qu'on puisse satisfaire à ces demandes. D'autre part, la ville est appelée à s'étendre considérablement en raison même de l'importance que va prendre le port : de nombreuses maisons de commerce nouvelles s'y établissent et celles qui s'y trouvaient déjà augmentent leurs installations. En prévision de ces besoins, des études ont été entreprises en vue de rechercher de nouvelles régions de captages, susceptibles de permettre, par une extension progressive des ouvrages, de disposer toujours des quantités d'eau nécessaires.

3° *Assainissement de Rufisque et adduction d'eau.* — A Rufisque, on a prévu comme à Saint-Louis l'achèvement de programmes arrêtés antérieurement et partiellement exécutés, à savoir : la construction d'égouts et le comblement des marais. Comme à Saint-Louis la construction des égouts rencontrera de très grandes difficultés, le terrain sur lequel est construit la ville étant absolument plat.

4° *Adduction d'eau à Abidjan* (*Côte d'Ivoire*). — La ville d'Abidjan souffre péniblement d'un manque d'eau. On trouvera l'eau nécessaire à ses besoins à la faible distance d'environ 5 kilomètres et elle pourra être amenée par simple gravitation.

5° *Assainissement de Kayes et de Bamako* (*Soudan français*). — Pour ces deux villes on a prévu la construction d'égouts et le comblement des marais qui les avoisinent.

6° *Assainissement de Porto-Novo* (*Dahomey*). — Les ressources du budget local ont permis de commencer les travaux d'assainissement de Porto-Novo. Il faut achever le réseau d'égouts, continuer à combler les marais et prendre toutes les mesures possibles pour développer la construction de la ville européenne.

## Section V

## ASSISTANCE MEDICALE

L'Afrique occidentale française est un pays à faible densité de population. Elle contient à peine autant d'habitants que la seule Nigeria nglaise. La mise en valeur du pays, à tout le moins pour sa plus grande partie, est actuellement des plus difficiles en raison de l'insuffisance de la population et de l'impossibilité d'y acclimater des immigrants. Il y a donc un intérêt matériel absolu à augmenter la population autochtone. L'assistance médicale a une œuvre capitale et urgente à accomplir. C'est d'elle que dépend tout l'avenir de l'Afrique occidentale française : si la population ne s'accroît pas, tout le programme qui a été élaboré ne peut se réaliser qu'avec une extrême lenteur.

Il est bon de rappeler en outre qu'en pleine guerre, au moment où elle intensifiait le recrutement des troupes noires (décret du 14 janvier 1918), la France s'engageait formellement à accorder à nos populations africaines, des avantages matériels et moraux qu'elle est dans l'obligation de réaliser. Cette promesse a conservé toute sa valeur à l'heure présente où elle se dispose à y recruter régulièrement d'importants contingents. La morti-natalité et la mortalité infantile emportent 80 °/₀ des enfants. C'est là une situation intolérable à laquelle il faut immédiatement mettre un terme.

L'assistance médicale a pour rôle, d'une part, de combattre cette mortalité infantile en diffusant les connaissances élémentaires indispensables touchant les conditions de l'accou-

chement et les soins à donner aux nouveaux-nés; d'autre part, de combattre la mortalité frappant indistinctement enfants, adultes et vieillards du fait d'épidémies et de maladies endémiques contre lesquelles on sait efficacement lutter.

1° *Construction de groupes d'assistance médicale, de dispensaires et de maternités.* — Environ soixante médecins européens, pour un territoire de 3.155.000 kilomètres carrés, tel est l'effectif très insuffisant, que le Département des Colonies s'efforce d'ailleurs d'accroître, du personnel médical.

Parmi les formations sanitaires pourvues de médecins européens, un grand nombre sont installées d'une façon satisfaisante; mais il en existe aussi qui sont notoirement incomplètes, et les postes où l'organisation d'une formation sanitaire est inexistante sont encore nombreux.

D'autre part, il faut prévoir à brève échéance, quelques mois après la sortie des médecins indigènes de l'Ecole de Dakar, des formations sanitaires où pourront exercer les sages-femmes indigènes. Il serait de mauvaise politique médicale, en l'état de pénurie actuel du personnel, de conserver, quant à présent, dans les mêmes localités, les médecins indigènes à côté des médecins européens.

On peut envisager que la formation confiée au médecin indigène, sous le contrôle du médecin européen qui sera appelé à l'inspecter fréquemment, constituera l'élément primaire, la cellule de l'assistance médicale. Elle devra comprendre : un dispensaire avec une salle de consultations, un cabinet formant petit laboratoire pour le médecin, une salle de pansements avec cabinet d'examen spécial pour les femmes, une petite pharmacie, une salle de quinze lits pour malades et blessés dont l'hospitalisation est jugée nécessaire, avec chambre de garde pour un infirmier, une maternité, avec salle de travail, salle de quatre lits et chambre de garde pour infirmière ou sage-femme, le logement du médecin indigène, le logement de la sage-femme.

Dans le cas où les disponibilités budgétaires ne permet-

traient pas de construire immédiatement les maternités, les sages-femmes seraient appelées à faire les accouchements à domicile ; elles seraient pourvues d'un petit matériel qu'elles transporteraient chez leurs clientes, auxquelles elles donneraient, à la consultation et avant leurs couches, toutes les indications nécessaires. On éviterait ainsi une grosse perte par morti-natalité et également par suite de stérilité, due à des infections consécutives à des soins inintelligents donnés par les matrones aux femmes indigènes au moment de leurs couches.

La consultation des nourrissons sera également appelée, dans ces petits centres, à rendre de signalés services, en diminuant la mortalité dans le premier âge grâce aux conseils qui pourront être donnés aux mères indigènes.

Les malades ordinaires seront vus à la consultation, le médecin indigène disposant du matériel nécessaire pour faire toutes recherches cliniques simples, sans lesquelles on ne peut guère faire de bonne médecine aux colonies.

2° *Construction d'un asile d'aliénés au Sénégal.* — En Afrique occidentale, l'assistance aux aliénés est inexistante. Les ressources hospitalières des colonies du groupe sont insuffisantes pour assurer l'isolement des aliénés dangereux : il ne peut y être pourvu que par des mesures exceptionnelles, parfois illégales, puisqu'il est nécessaire de faire appel, en certains cas, aux locaux disciplinaires des prisons. Dans les cas où l'internement ne se présente pas avec un caractère de particulière urgence, on est amené à confier les malades, soit aux familles, soit aux autorités des villages. Or, on a constaté une certaine augmentation des cas d'aliénation mentale parmi les contingents amenés en France ; les malades de cette catégorie ont été particulièrement nombreux. Ceux-ci, que le groupe de l'Afrique occidentale française ne peut accepter faute de moyens d'internement, encombrent les hôpitaux spéciaux de la métropole, qui demandent à être libérés d'une charge pour laquelle ils ne sont pas préparés.

Il est de la plus grande urgence de pourvoir à la construction d'un asile d'aliénés au Sénégal.

3° *Construction de léproseries au Sénégal.* — Les dernières évaluations portaient à 2.000 le chiffre des lépreux de l'ensemble de la colonie : la lèpre est un peu partout répandue.

L'organisation actuelle des léproseries est illusoire. La léproserie de Sor, contiguë aux dernières habitations de la ville de Saint-Louis, n'offre aucune garantie d'isolement des malades : les habitations sont constituées par des cases indigènes, en nombre insuffisant ; l'évasion des lépreux est journalière; les terrains exigus qui leur sont concédés voisinent avec les jardins potagers qui alimentent la ville; les travailleurs lépreux sont en relations constantes avec ceux qui sont étrangers à la léproserie.

Il est urgent de remédier à cet état de choses et de concevoir un plan de constructions appropriées, susceptibles de constituer des milieux de vie acceptables pour les malades, avec champs de cultures, ateliers, etc., comme il a été fait en Indochine. Rien n'indique une régression quelconque dans la maladie au sein de la population : il importe de sauvegarder la collectivité, en isolant, dans la mesure compatible avec les droits de l'individu, les lépreux qui, en l'état actuel, sont l'objet d'une surveillance et d'un isolement insuffisants.

4° *Construction d'hôpitaux indigènes à Bamako et à Kayes.* — Bamako ne dispose, comme formation sanitaire de l'assistance médicale indigène, que d'un dispensaire, signalé, depuis de nombreuses années, comme insuffisant pour répendre à des besoins chaque jour croissants. A mesure que s'est affirmée la pacification des régions sahariennes, les populations maures nomades ont été de plus en plus attirées vers Bamako en même temps que s'est accrue la population autochtone.

Le dispensaire actuel ne comporte ni salle d'opérations, ni salle de stérilisation ; l'hospitalisation rudimentaire ne peut être accordée qu'à un nombre excessivement réduit de

malades, et ceux dont l'état nécessite une intervention chirurgicale doivent être reçus dans une salle grillagée, réservée en principe à des malades atteints de fièvre jaune. Dès que le nombre des malades augmente, les entrants doivent être installés sous les vérandas, faute de place.

L'hôpital colonial du point G suffit aux besoins militaires mais il ne constitue pas un centre d'hospitalisation pour la clientèle indigène.

Kayes possède un dispensaire très fréquenté : sa clientèle déborde même sur l'ambulance coloniale qui, en raison des besoins, a dû ouvrir une consultation médicale indigène. Les moyens d'action du dispensaire sont limités : les interventions chirurgicales graves ne peuvent y être effectuées et les hospitalisations (sous réserve que le malade pourvoira à sa nourriture) y sont réduites au minimum. Kayes est un centre commercial des plus importants, point terminus de la navigation fluviale sur le Sénégal, point de jonction des chemins de fer « Thiès-Kayes » et « Kayes-Niger », marché très fréquenté par les tribus maures du Sahel et des régions mauritaniennes, centre de surveillance sanitaire de premier ordre, au carrefour des voies commerciales qui réunissent les populations sahariennes à celles des bassins du Sénégal et du Niger et des régions côtières. Il est de la plus haute importance d'installer en ce centre un hôpital indigène, comportant tous les organismes capables de répondre complètement à sa destination : maternité, laboratoires, pavillon d'isolement.

5° *Construction d'un hôpital indigène en Guinée.* — L'organisation de l'assistance médicale en Guinée ne comporte aucun établissement hospitalier, mais seulement des infirmeries ou des dispensaires en mauvais état, ne permettant pas d'opérer en toutes circonstances à l'abri des risques d'infection.

L'état actuel du développement de l'assistance, avec le chiffre croissant des consultations médicales aux indigènes, justifie la construction d'un hôpital indigène, sur lequel

seront dirigés les cas justiciables d'interventions chirurgicales sérieuses et les malades atteints d'affections graves ou contagieuses, l'hôpital devant posséder un local d'isolement.

L'hôpital Ballay, à Conakry, établissement mixte où sont traités les malades civils, fonctionnaires ou particuliers, et les militaires européens ou indigènes, situé dans une position excentrique par rapport à l'ensemble de la colonie, et ayant sa destination bien définie, ne peut, même si on lui donnait un plus grand développement, répondre aux besoins de l'assistance médicale indigène.

6° *Achat de voitures médicales automobiles.* — La mise à la disposition du médecin européen de moyens de transport rapides est de nature à suppléer, dans une certaine mesure, à l'insuffisance numérique du personnel. Ainsi l'action médicale pourra rayonner à grande distance et les interventions chirurgicales ou médicales d'urgence pourront être pratiquées dans des conditions plus favorables, le praticien emportant avec lui, dans une cantine, médicaments, objets de pansement et outillage nécessaires à ces interventions. Les automobiles devront être aménagées de manière à recevoir ce matériel de secours.

Ces moyens de transport rapide permettront aussi au médecin d'inspecter, sans perte inutile de temps, tous les postes de sa circonscription pourvus d'auxiliaires indigènes, et, en cas de maladie suspecte ou épidémique signalée sur un point du territoire, de se rendre aussitôt sur les lieux et de prescrire sur-le-champ toutes mesures utiles en vue de prévenir la propagation de la maladie.

7° *Agrandissement de l'hôpital civil de Saint-Louis (Sénégal).* — Tel qu'il est conçu, l'hôpital civil de Saint-Louis ne répond que dans une mesure tout à fait insuffisante aux besoins de la population : les malades, Européens et indigènes, y sont astreints à une promiscuité qui écarte la plus grande partie de la clientèle européenne. L'agglomération indigène du périmètre urbain de Saint-Louis fournit un nombre élevé de malades, que ne peuvent plus admettre les

locaux trop exigus du bâtiment actuel. Les cabanons des aliénés, faute de place, sont contigus aux salles de malades et s'ouvrent sur la seule cour intérieure où ces derniers peuvent se délasser, dès qu'ils sont autorisés à quitter leurs chambres. Il y a donc lieu de transformer cet hôpital en l'agrandissant et en l'aménageant de manière plus conforme à son importance et à ses besoins.

8° *Construction de l'École de médecine de Dakar (Sénégal).* — Étant donné le petit nombre des médecins des troupes coloniales et des médecins civils d'assistance, c'est une nécessité de former des praticiens indigènes, médecins et sages-femmes. L'Ecole de médecine de Dakar a été créée dans ce but. Récemment réorganisée par les décrets des 14 janvier et 9 juin 1918, elle a vu ses promotions s'accroître d'année en année. Elle comprend quatre sections : médecins, pharmaciens, sages-femmes et vétérinaires.

Actuellement, le nombre total des élèves est de 110, et l'École a encore assumé une tâche nouvelle, celle de préparer les candidats aux examens de P. C. N.

Aussi, l'hôpital central indigène, qui, jusqu'à présent, a abrité l'École de médecine, s'est-il montré rapidement insuffisant pour remplir intégralement son double rôle. Il importe de scinder les deux établissements et de construire l'Ecole de médecine sur un emplacement à part.

Les excellents résultats déjà obtenus, dès les deux premières années de fonctionnement de la nouvelle École, se portent garants de l'avenir de cette institution et justifient la nécessité de la doter des constructions et aménagements indispensables pour lui permettre de s'étendre et de se développer.

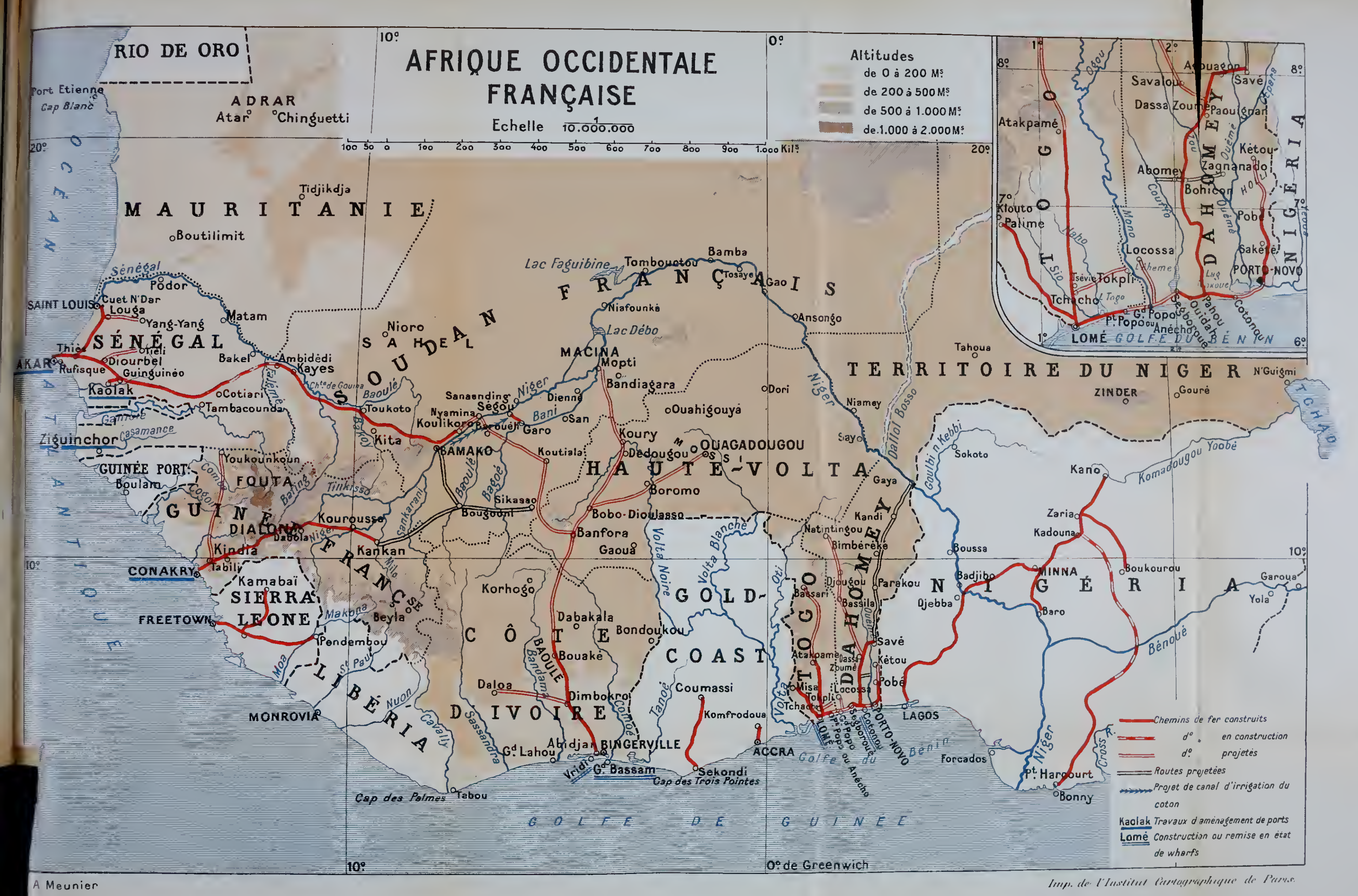
## Section VI

## ENSEIGNEMENT

1° *Construction de groupes scolaires, d'écoles régionales, primaires et professionnelles.* — Il est indispensable d'éten-



Altitudes
de 0 à 200
de 200 à 50
de 500 à 1.(
de 1.000 à 2
Port Etie
Cap Bla
20°
SAINT LC
ongo
Th
TERR
Niamey
Sayo
Dallol Bosso
Zigu
TA
Gaya
10°
W




ALBERT SARRAUT _ Mise en valeur des Colonies Françaises

Payot _ Paris

dre rapidement l'enseignement de la langue française à tous nos sujets, aussi largement que possible. Le Gouvernement se propose donc de multiplier les écoles primaires, même si elles doivent, au début, dans les centres les plus reculés, se contenter d'un enseignement du français réduit à un vocabulaire très simple. En même temps, par l'intermédiaire de ces écoles de village, nous répandrons largement les notions expérimentales pratiques, et surtout agricoles, qui orienteront la plupart des enfants indigènes vers un métier manuel et prépareront des producteurs utiles. Le premier devoir de l'école primaire est de s'efforcer, par un enseignement concret et pratique, de conserver soigneusement à l'enfant indigène le goût du travail manuel et de la vie agricole.

La construction de groupes scolaires, aussi nombreux que possible, dans chaque cercle et, lorsque cela sera possible, dans les villages très importants, mais de groupes scolaires pourvus chacun d'un musée scolaire, d'un jardin d'essai, d'une pépinière, d'une plantation, si petit que soit ce domaine, avec un atelier et un outillage convenables, doit permettre de maintenir à toutes les écoles primaires ce rôle de préapprentissage, tout en préparant les meilleurs élèves à un cycle d'études du deuxième degré, représenté par les écoles régionales.

Ces écoles, où la scolarité prévue est en moyenne de trois ans, ne se contenteront plus seulement de connaissances pratiques élémentaires, mais étendront leur programme pour donner une idée plus complète de notre histoire, de notre rôle, et ouvrir sur le monde extérieur des aperçus plus larges.

Ici encore, il n'est pas d'enseignement possible sans un matériel suffisant et digne des progrès pédagogiques qui s'efforcent de répandre les méthodes actives et de rapprocher l'école de la vie.

Le recrutement plus étendu d'une élite d'élèves indigènes, capables d'accéder à un enseignement du troisième degré, se trouvera assuré par de nombreuses écoles régionales, qui prépareront aux écoles primaires supérieures et aux écoles d'enseignement technique. Ces écoles ont déjà fait leurs

preuves à Gorée, où l'École normale William-Ponty et l'École supérieure professionnelle Pinet-Laprade forment une organisation appelée à s'étendre aux chefs-lieux des autres colonies voisines.

2° *Aménagement et développement du lycée de Saint-Louis.* — Cet enseignement pratique et réaliste ne fait pas oublier la nécessité d'une culture générale française qui doit être assurée par le développement du lycée Faidherbe, créé à Saint-Louis par décret du 29 juin 1919 et ouvert en novembre 1920. Le deuxième cycle secondaire s'ouvrira à son tour et les bâtiments doivent permettre de recevoir un nombre d'élèves, externes et internes, plus considérable.

3° *Construction d'écoles supérieures et professionnelles à Dakar.* — On à prévu à Dakar la construction de grands bâtiments pour y transporter l'Ecole normale William-Ponty et l'Ecole supérieure Pinet-Laprade qui sont installées à Gorée. Les conditions sanitaires de l'île exigent ce transfert.

## Section VII

## BÂTIMENTS ADMINISTRATIFS

Cette rubrique comprend des constructions destinées à des services publics, constructions qui ne peuvent pas être comprises dans les travaux courants.

1° *Construction d'un hôtel des postes à Dakar.* — La capitale de l'Afrique occidentale française n'a pas d'hôtel des postes. Le service des postes et télégraphes est installé très à l'étroit dans un bâtiment de fortune d'aspect vétuste, qui ne répond plus à l'importance d'une grande ville devenue une escale importante de l'Atlantique et qui produit la plus fâcheuse impression sur les étrangers qui passent à Dakar.

2° *Construction d'une trésorerie à Dakar.* — Le service du Trésor est encore plus mal partagé que celui des postes. Un bâtiment décent est nécessaire.

3° *Construction des bureaux des services du Gouvernement général à Dakar.* — Les services du Gouvernement général sont disséminés un peu partout dans divers locaux, ce qui occasionne une grande perte de temps pour les communications et supprime à peu près toute surveillance effective du personnel. On a prévu la construction d'un vaste bâtiment pour grouper tous ces services.

4° *Construction de bâtiments administratifs à Abidjan* (*transfert de la capitale*) (*Côte d'Ivoire*). — Des travaux d'une certaine importance devront être effectués à la Côte d'Ivoire où le transfert du chef-lieu de la colonie de Bingerville à Abidjan a été décidé par le Conseil du Gouvernement de l'Afrique occidentale française dans sa séance du 8 décembre 1920. Il eût été déraisonnable de persister dans l'erreur commise en 1900 lorsqu'on construisit Bingerville. Il importait de faire cesser la situation anormale de cette colonie dont la capitale était divisée en trois tronçons séparés par une distance d'une cinquantaine de kilomètres. Abidjan aura, sur Bingerville, le grand avantage de se trouver au terminus du rail et dans un centre commercial déjà important. Il faut pourvoir la nouvelle capitale des bâtiments qui sont nécessaires à l'administration.

Les immeubles édifiés à Bingerville seront occupés par l'Institut des recherches scientifiques et culturales de la Côte d'Ivoire qui se trouvera ainsi placé à côté de la station d'essai aménagée depuis 1911.

5° *Construction d'un musée-bibliothèque à Dakar.* — Enfin la création d'un musée-bibliothèque ainsi qu'il en existe dans chaque chef-lieu de colonie, notamment à Hanoï, à Saïgon, à Tananarive et à Saint-Denis de la Réunion, présente pour l'Afrique occidentale un réel intérêt.

## Section VIII

## IRRIGATIONS

*Travaux d'irrigation dans la vallée du Niger, y compris l'aménagement des chutes de Sotuba (Soudan français).* — On a suffisamment insisté plus haut, sans qu'il y ait à y revenir ici, sur l'urgence de nos besoins en coton. Nous devons trouver au Soudan les moyens de les satisfaire.

En vue de résoudre le problème de l'irrigation de la boucle du Niger, une mission technique a été confiée à M. l'ingénieur Bélime qui, au cours de son séjour aux Indes anglaises, a acquis l'expérience des travaux d'hydraulique agricole. Ses études, dont on indique ci-après les résultats, ont porté sur l'aménagement général de la vallée du Niger.

La zone favorable aux travaux d'hydraulique agricole commence sur le Niger, dans les parages de Bamako, et, sur le Bani, au confluent du Banifing, et s'étend jusqu'aux territoires de la boucle. En tenant compte du régime caractéristique de crues du fleuve, on a prévu un premier programme de travaux qui comprendra, d'une part, l'irrigation des terrains d'alluvions anciennes à droite et à gauche du Niger, entre Bamako et la zone inondée du delta, et d'autre part, l'irrigation de la rive gauche du Niger dans le delta après endiguement du fleuve.

De là trois systèmes d'irrigation : 1° le canal de Ségou destiné à l'irrigation du Guénié-Kalari, du Kéléké et du Kaminiandougou, sur la rive droite du fleuve : surface irrigable évaluée à 750.000 hectares ; 2° le canal de Nyamina sur la rive gauche, irriguant 250.000 hectares; 3° le canal de Sansanding, qui arroserait le Macina (300.000 hectares) dans le delta nigérien.

Seul, le canal de Ségou a fait l'objet d'un avant-projet. Il a pour but d'assurer, à l'aide de l'eau du Niger, l'irrigation des terres comprises entre ce fleuve et le Bani, à partir des environs de Bamako jusqu'aux confins des régions périodi-

quement inondées. Ce système d'irrigation est appelé à développer dans ces régions la culture des variétés de coton de qualité équivalente aux produits importés d'Amérique ou d'Egypte par nos filatures. Les surfaces aménageables sont évaluées à 750.000 hectares. Le débit maximum du canal atteindra 250 mètres cubes par seconde.

La prise d'eau sera placée en tête des rapides de Sotuba, à 7 kilomètres à l'aval de Bamako. En ce point, sur le barrage rocheux qui traverse le Niger, sera édifié un ouvrage régulateur composé d'un mur en maçonnerie de 1.200 mètres de longueur environ, surmonté de vannes levantes dont la fonction est de permettre l'évacuation des grandes crues. Les eaux, relevées de 5 mètres au-dessus de leur étiage ordinaire, sont introduites dans le canal par des pertuis latéraux disposés de manière à interdire l'entrée des sables dans la dérivation.

Le canal de Ségou, dès l'aval des rapides de Sotuba, commencera à irriguer les premières terres. C'est la chute brusque de la vallée en cet endroit qui rend possible cette immédiate utilisation. Après avoir longé les hauteurs qui bordent la rive droite, le canal, près du village de N'gagnalé, se rapprochera du Niger à moins de 2 kilomètres.

Aux abords de ce village situé au delà des grands rapides du Kénié, la dénivellation entre le canal et le fleuve atteindra, suivant les saisons, 16 à 18 mètres. On a prévu à cet emplacement la création d'une usine hydro-électrique qui, sous cette chute et un débit de 50 à 60 mètres cubes par seconde, aura une puissance de 9.000 à 10.000 chevaux-vapeur et pourra donner la force motrice nécessaire à tous les besoins de la région (éclairage et force motrice).

A la traversée de la vallée de la Faya, sera édifié un réservoir compensateur destiné au renforcement de l'alimentation hydraulique de cette usine pendant la période d'étiage du Niger. En aval de cet ouvrage, le canal suit la vallée à flanc de coteau à une distance du fleuve variant de 2 à 8 kilomètres.

Près du village de Tierkala, il s'en écarte peu à peu et

gagne aux environs de Soïa, sur la route de Barouéli à Ségou, la ligne de partage des eaux entre le Niger et le Bani. Il se divise alors en un certain nombre de branches circulant sur une immense plaine longue de près de 200 kilomètres, large de 40 à 80 kilomètres.

La surface totale commandée est de 1.400.000 hectares sur lesquels 750.000 hectares sont irrigables.

Ce système d'irrigation comporte un ensemble d'ouvrages : aqueducs, siphons, déversoirs, régulateurs, ponts, passerelles, etc., dans le détail duquel il est inutile d'entrer. Il a été prévu, en outre, tout un système de canaux de drainage, des bâtiments pour le personnel, des magasins, des ateliers, enfin un réseau télégraphique reliant entre eux les principaux régulateurs qui assurent la répartition des contingents d'arrosage entre les artères de la distribution.

D'après les calculs qui ont été établis, l'hectare irrigué reviendrait à environ 350 francs. La durée des travaux est évaluée à six ou huit ans.

La colonisation des terres inoccupées pourrait s'effectuer en une dizaine d'années. Dès son achèvement, le champ cotonnier irrigué par le canal de Ségou s'étendrait sur 250.000 hectares au moins et l'on pourrait escompter, en se basant sur les rendements égyptiens, en terres moyennes une production annuelle de 100.000 à 120.000 tonnes de fibres, de 200.000 tonnes de graines de coton, nonobstant les autres produits agricoles provenant des récoltes d'assolement (arachide, riz, indigo, etc.) et l'élevage, que l'intensification de l'activité agricole dans ces régions ne manquera pas de développer.

L'ensemble des régions irriguées par le canal de Ségou comporte une population inférieure à 150.000 habitants. Même en employant les procédés de culture les plus perfectionnés, il est évident que ce chiffre est trop faible pour assurer la mise en valeur des terrains aménagés. Il conviendrait qu'il fût porté à 500.000 au moins; ce résultat ne semble d'ailleurs pas difficile à atteindre dans le délai imparti aux travaux et à la colonisation, étant données la mobi-

lité des populations soudanaises et l'attraction qu'exerce sur l'indigène la riche vallée du Niger.

Lorsque le système du canal de Ségou sera terminé, on entreprendra la construction des canaux de Nyamina et de Sansanding.

---

## CHAPITRE PREMIER *bis*

# TOGO

Le traité de Versailles et la Convention franco-anglaise subséquente du 10 juillet 1919 ont placé sous notre autorité environ 52.000 kilomètres carrés sur les 87.000 qui constituaient l'ancien Togo allemand [1]. Il s'agit ici d'une colonie déjà organisée et outillée, où il y a moins à créer de toutes pièces qu'à continuer une œuvre déjà commencée.

La zone méridionale est très peuplée ; la densité moyenne de la population est de 45 habitants par kilomètre carré et, dans certains endroits, dépasse 80 et 90. Il y règne une grande activité commerciale et agricole (cocoteraies, cultures vivrières, sisal, cacao, palmier à huile). La région centrale ne compte guère que 6 habitants au kilomètre carré ; ses richesses sont surtout le coton et les produits de l'exploitation des forêts. Après une région quasi désertique et peu peuplée, plus au nord, le haut Togo possède, avec une abondante main-d'œuvre d'importantes réserves agricoles et minérales.

Le mandat qui nous a été récemment confirmé par la

1. Le « Reichsverband der Kolonialdeutschen », dont le siège est à Berlin et qui englobe une centaine d'associations coloniales locales, mène une active campagne pour le retour au Reich des colonies allemandes perdues. C'est une organisation à tendances impérialistes qui groupe tous les Allemands expulsés des anciennes colonies allemandes, ou y ayant des intérêts. Elle est en relations étroites avec le « Verein für das Deutschtum im Ausland » et avec le « Reichswanderungrat ». Cette association possède un organe « Der Kolonialdeutsche » et une section militaire « Der Kolonial Kriegerdank », dont le siège est égalemen à Berlin.

Société des Nations nous impose le devoir d'améliorer et de compléter l'outillage de ce pays. Voici le programme établi à ce sujet.

## Section Première

## PORTS ET RIVIÈRES

1° *Réparation du wharf de Lomé.* — Ce wharf, construit par les Allemands en 1904, détérioré par un raz de marée en 1911, et réparé en 1912, a été pendant la guerre et depuis la cessation des hostilités entretenu par les Anglais avec des moyens de fortune. Il se trouve actuellement en mauvais état ; il peut être réparé de façon à pouvoir, pendant quelques années encore et en attendant la construction d'un nouveau wharf, remplir le rôle pour lequel il a été établi.

2° *Construction d'un nouveau wharf à Lomé.* — La réparation nécessaire du wharf de Lomé n'est qu'une solution d'attente permettant de préparer la construction d'un second wharf qui s'impose en raison du développement du trafic. Les Allemands, d'ailleurs, s'étaient arrêtés à cette solution et devaient la mettre à exécution. Le nouveau wharf comporterait tout le matériel, flottant et fixe, et tout l'outillage nécessaires. Sa construction se justifie par l'importance du trafic du port :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1920. . . . . . . | 188 | 460.455 | — | — |
| 1921. . . . . . . | 245 | 567.153 | — | — |

## Section II

## VOIES FERRÉES

1° *Réparation et aménagement des voies existantes.* — Nous avons trouvé dans l'ancienne colonie allemande trois lignes à voie d'un mètre : le chemin de fer de Lomé à Anécho 44 kilomètres), ouvert à l'exploitation en 1905, qui dessert une région côtière riche en palmiers à huile et la relie au wharf de Lomé ; le chemin de fer de pénétration de Lomé à Palimé (122 kilomètres), ouvert à l'exploitation en 1907, qui parcourt une région fertile, à population dense, et transporte du maïs, de l'huile de palme, du caoutchouc et du coton ; le chemin de fer de pénétration de Lomé à Atakpamé (167 kilomètres), ouvert à l'exploitation en 1911, qui traverse la partie centrale du Togo, région à la fois minière et agricole. Le matériel de ces trois lignes a beaucoup souffert pendant la guerre ; il a été mal entretenu et a besoin d'une remise en état exigeant des dépenses considérables ; il devra aussi être augmenté pour suffire au trafic.

On trouvera ci-après les résultats statistiques de l'exploitation de ces diverses lignes par l'administration allemande (1907-1912) et par l'administration britannique (1918-1919). On ne possède pas de renseignements pour la période intermédiaire (1913-1917). Les chiffres des recettes et des dépenses sont exprimés en marks pour l'exploitation allemande, en francs pour l'exploitation britannique. On pourra constater que les trois lignes du Togo ont donné les résultats les plus satisfaisants.

*Voir tableau ci-contre.*

## Chemin de fer du Togo

| Années | Voyageurs à un kilomètre | Tonnes kilométriques | Recettes totales | Dépenses totales | Différence | Coefficient d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *marks* | *marks* | *marks* | % |
| **Ligne de Lomé à Anécho.** | | | | | | |
| 1907 | 1.629 484 | 414.173 | 55.669 | 73.269 | — 17.603 | 132 |
| 1908 | 2.296.002 | 750.962 | 76.105 | 83.545 | — 7.440 | 110 |
| 1909 | 2.440.284 | 808.716 | 89.815 | 80.793 | 9.022 | 90 |
| 1910 | 2.546.525 | 185.861 | 97.315 | 106.365 | — 9.050 | 109 |
| 1911 | 2.218.554 | 319.632 | 102.781 | 72.215 | 30.566 | 70 |
| 1912 | 2.327.550 | 341.352 | 112.782 | 77.206 | 35.576 | 68 |
| 1913-1917 | (Pas de renseignements statistiques.) | | | | | |
| | | | *francs* | | | |
| 1918 | » | » | 216.178 | » | » | » |
| 1919 | » | » | 194.357 | » | » | » |
| **Ligne de Lomé à Palimé** | | | | | | |
| | | | *marks* | | | |
| 1907 | 2.885.077 | 898.811 | 295.246 | 160.149 | 135.097 | 52 |
| 1908 | 3.411.227 | 866.032 | 324.597 | 207.209 | 117.388 | 63 |
| 1909 | 3.681.978 | 1.353.448 | 379.603 | 199.017 | 180.586 | 48 |
| 1910 | 3.516.310 | 866.395 | 405.299 | 239.790 | 165.509 | 59 |
| 1911 | 3.525.910 | 951.236 | 430.986 | 177.126 | 253.860 | 41 |
| 1912 | 3.989.200 | 1.081.092 | 469.407 | 171.730 | 297.677 | 37 |
| 1913-1917 | (Pas de renseignements statistiques.) | | | | | |
| | | | *francs* | | | |
| 1918 | » | » | 425.725 | » | » | » |
| 1919 | » | » | 441.515 | » | » | » |
| **Ligne de Lomé à Atakpamé [1].** | | | | | | |
| | | | *marks* | | | |
| 1911 | 2.309.280 | 680.379 | 313.905 | 266.074 | 47.831 | 85 |
| 1912 | 2.559.550 | 912.704 | 360.903 | 243.702 | 116.501 | 68 |
| 1913-1919 | (Pas de renseignements statistiques.) | | | | | |

1. L'année 1911 est la première année d'exploitation.

2° *Chemin de fer de Tchacho à Tokpli (65 kilomètres)*. — Les parties septentrionales des cercles d'Anécho et de Lomé sont couvertes d'importantes palmeraies qui, à l'heure actuelle, sont difficilement exploitables. Pour mettre en valeur ces peuplements, les Allemands avaient projeté le « chemin de fer de l'huile » (Ohlbahn), dont la plate-forme, partiellement établie, subsiste encore. Les travaux auraient été poussés plus activement sans une rivalité surgie entre Anécho et Lomé sur le point de savoir si la ligne aboutirait à Anécho ou à Tsewié, station de la ligne d'Atakpamé.

Des études faites, il résulte que le meilleur tracé est le tracé Tchacho-Tokpli qui traverse un pays relativement plat et laisse ainsi prévoir des frais de premier établissement peu élevés. Ce court embranchement ne concurrencerait pas la ligne de Grand-Popo à Locossa (Dahomey), qui a sa propre raison d'être.

3° *Chemin de fer d'Atakpamé à Bassari (250 kilomètres)*. — La prolongation jusqu'à Bassari de la ligne de Lomé à Atakpamé donnera à la colonie l'artère centrale qui lui est nécessaire. Au delà d'Atakpamé, une route, automobilable d'ores et déjà, et aménagée sur certains de ses tronçons pour servir d'infra-structure à une voie ferrée, conduisait à Sokodé dès le temps de la domination allemande ; elle a été, depuis, prolongée jusqu'à Bassari et Mango. Les Allemands avaient effectué les études du prolongement du tronc central du Togo jusqu'à Tschopowe (environ 500 kilomètres), pour attirer sur Lomé les produits des districts du nord qui, grâce aux affluents de la rive gauche de la Volta, s'écoulent actuellement par la colonie britannique de Gold-Coast. Nous avons les mêmes raisons d'empêcher cette évasion en territoire étranger des produits du Togo.

Section III

## ROUTES

*Construction et aménagement de routes secondaires.* — Il est nécessaire, en dernier lieu, de construire un certain nombre de routes secondaires qui serviront d'affluents aux voies ferrées existantes ou projetées.

Section IV

## ASSISTANCE MÉDICALE ET ENSEIGNEMENT

Aidés pour l'enseignement par les missions et pour l'hygiène et l'assistance publique par des sociétés privées, les Allemands avaient établi au Togo des écoles et des hôpitaux bien installés et tout à fait suffisants pour le moment. Les ressources budgétaires normales suffiront à en maintenir le bon fonctionnement, et c'est pour ce motif qu'on n'a pas prévu de constructions d'établissements scolaires et hospitaliers dans le présent programme.

CHAPITRE II

# AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

L'histoire de l'Afrique équatoriale française est courte et mélancolique. Le développement de cette colonie s'est heurté à une série d'obstacles : insalubrité d'un climat débilitant, sauvagerie et dispersion des populations autochtones, maladies implacables qui frappent l'européen et déciment l'indigène.

Par suite de l'insuffisance des ressources dont il a disposé, le pays a été condamné à végéter tristement, malgré toute la bonne volonté d'une administration soucieuse de son avenir, mais paralysée par l'absence de tout moyen d'action. Enfin, l'Afrique équatoriale a été en butte aux plus extraordinaires et aux plus affligeantes adversités. Jusqu'en 1907, l'opinion publique, le parlement et le gouvernement ne lui avaient porté qu'un médiocre intérêt. En 1908, sur l'initiative d'un ministre avisé, M. Milliès-Lacroix, elle obtient une subvention, des troupes d'occupation, et un emprunt d'installation et d'inventaire de 21 millions. Mais en 1911, elle est amputée de 270.000 kilomètres carrés cédés à l'Allemagne. Morcelée en trois parties, elle fait cependant un effort méritoire de relèvement ; la guerre brise cette tentative. La paix la retrouve dans un état très précaire, mais lui restitue les territoires qui lui avaient été enlevés et la reconstitue dans son intégralité.

Sans doute faut-il chercher dans une sorte de fatalité la cause de ces affligeants résultats. Mais la France ne peut se montrer défaillante dans ses terres de l'Équateur. Alors que

nous avons consacré tant d'efforts et des millions nombreux, quoique insuffisants d'ailleurs, à la mise en valeur de nos autres colonies, nous n'avons presque rien fait pour ces vastes régions congolaises qui sont restées à peu près dans l'état primitif où elles se trouvaient lorsqu'elles ont été parcourues par les missions d'exploration qui les ont placées sous notre domination.

L'heure est venue pour notre prestige national de montrer à nos voisins anglais et belges de la Nigeria et du Congo que nous sommes capables de mettre en valeur cet immense pays, justifiant ainsi notre occupation et notre tutelle.

## Section Première

## VOIES FERRÉES

La situation difficile de l'Afrique équatoriale ne pourra s'améliorer que lorsqu'elle sera dotée de l'outillage économique qui lui fait pour le moment défaut. L'absence de moyens de communication avec l'extérieur s'oppose à l'évacuation des produits. C'est la cause principale de la stagnation économique d'une colonie qui possède de grandes ressources naturelles tant agricoles et forestières que minières. Alors que toutes les colonies européennes voisines sont dotées de voies ferrées, il est lamentable de constater que notre grande possession française n'a pas encore un seul kilomètre de rail, à moins qu'on ne veuille considérer comme chemin de fer la petite voie Decauville qui relie au Pool les mines de cuivre de Mindouli et qui n'a transporté jusqu'ici que quelques tonnes de minerai, difficilement acheminées ensuite vers la mer.

Sauf au Tchad et au nord du Gabon, la densité de la population est infime; de vastes espaces sont inhabités. Étant donnée la médiocrité du trafic que l'on peut attendre de régions à aussi faible population, la création de chemins de fer à voie d'un mètre devra être bornée à l'artère de pénétration

principale. Toutes les voies ferrées devront tenir compte des zones d'influence des voies navigables, si précaires qu'elles soient.

1° *Chemin de fer de Pointe Noire à Brazzaville* (*560 kilomètres*). — Le chemin de fer de Brazzaville à la mer se justifie à un double titre : par la mise en valeur des régions traversées et par la nécessité de donner aux possessions françaises du Moyen-Congo et de l'Oubangui un débouché vers l'Océan, établi entièrement en territoire français, et assurant d'une manière certaine l'écoulement de leur trafic.

Entre M'Boko-Songo, Mindouli et Renéville existent des gîtes cuprifères dont l'exploitation a été jusqu'ici à peu près insignifiante, faute de moyens de transport. Le long du tracé du chemin de fer se rencontrent en outre des gisements calcaires propres à produire de la chaux qui est une matière de première nécessité en pays neuf. Le trafic sera enfin et surtout alimenté par les graines oléagineuses de la région comprise entre Mindouli et Brazzaville, les produits des plaines du Niari, les bois des forêts du Mayombe.

Le Moyen-Congo et l'Oubangui sont drainés par un réseau fluvial qui se déploie en éventail, la poignée étant formée par le Congo à Brazzaville. Ces rivières sont : la Léfini, l'Alima, le Kouyou, la Likouala-Mossaka, la Sanga et ses affluents, la Likouala-Essouli, la Motaba, l'Ibenga, la Pama, l'Oubangui et ses affluents. Le transport des produits pondéreux se fait, dans le sens du courant et en convergence sur Brazzaville, par toutes ces rivières qui sont plus ou moins navigables, mais suffisamment utilisables pour qu'il ne soit point besoin de prévoir d'autres moyens de communication dans cette partie du bassin du Congo. Tout le trafic peut être écoulé en direction et en provenance de Brazzaville. Mais en ce point se produit une sorte de congestion économique : l'unique dégagement est le chemin de fer du Congo belge qui descend de Kinchassa à Matadi.

Le transit par la voie belge a nécessité, depuis plus de vingt ans, et va nécessiter encore pendant quelques années,

ALGÉ

20°

A Ï F

Ag

T

15°

10

es

is b

N véhic



10°
15° E de Greenwich
20°
25°
ALTITUDES
de 0 à 200
de 200 à 500
de 500 à 1000
de 1000 à 2000
au-dessus de 2000 M.
ALGÉRIE
LYBIE
Tropique du Cancer
Toummo
O. Tafassasset
Bardaï
TIBESTI
Bilma
BORKOU
Aïn-Galakkao
Faya
AÏR
Agadez
Fada
Koro Toro
Orba
TERRITOIRE DU NIGER
N'Guigmi
Mao
ZINDER
LAC TCHAD
OUADAÏ
Abécher
Ati
TCHAD
El Fâcher
DAR FOUR
SOUDAN ANGLO-EGYPTIEN
L. du Fittri
Batha
Komadougou
Kano
FORT LAMY
Logone
Am et Timan
Maroua
Fort Bretonnet
Bongor
Bahr Sélamat
L. Iro
Bahr el Arab
Bindéré
Boukourou
Garoua
Ft Archambault
Aouk
Kafiakindji
NIGÉRIA
Yola
Reï Bouba
Bénoué
Kontcha
N'Délé
Ouadda
Bahr Sara
Bamingui
Ft Brusseaux
ADAMAOUA
Moassaï
Batangafo




ALBERT SARRAUT _ Mise en valeur des Colonies Françaises

Payot _ Paris

le paiement de frais de transport considérables qui n'ont profité qu'au commerce belge et aux indigènes du Congo belge. Il eût été bien préférable que les sommes ainsi dépensées l'aient été au profit d'un chemin de fer français qui aurait heureusement contribué au développement général du pays. Exporter nos produits par la voie belge conduit nos commerçants à vendre les dits produits aux maisons établies au Congo belge qui, naturellement, les exportent à l'étranger par des navires étrangers.

Les inconvénients inhérents à tout emploi d'une voie de communication étrangère s'aggravent ici d'une faible capacité de débit et d'un médiocre rendement auxquels nos voisins et amis belges veulent s'efforcer de remédier dans la mesure du possible. A l'heure actuelle, — et même après réfection et amélioration de la ligne belge, — nos commerçants n'ont et n'auront aucune assurance de voir leurs produits acheminés régulièrement et avec certitude vers le débouché maritime.

Avoir cette certitude est, pour notre commerce, du plus haut intérêt. Si, devant l'essor extraordinaire que le Congo belge a présenté depuis l'année 1917, notre possession est demeurée stationnaire et inquiète de son avenir, c'est que, précisément, nos commerçants n'ont pas la certitude que le trafic français pourra toujours et sûrement s'écouler par la voie belge. Ce qui s'est passé en 1918 et 1919, et ce qui se passe encore, nous a rendus sur ce point extrêmement sceptiques. Le Gouvernement français, en 1919, a dû payer près de 1.500.000 francs de surestaries à un armateur parce que le chemin de fer belge n'arrivait pas à alimenter le chargement des navires qui se sont successivement présentés à l'appontement de Matadi. Quand l'amoncellement des stocks qui se forment à Kinchassa dépasse la possibilité d'écoulement, le chemin de fer prend le parti de fournir des wagons au prorata des stocks constitués. Nos stocks français étant nécessairement beaucoup plus faibles que ceux de nos voisins belges, la répartition ne nous attribue qu'un nombre de véhicules insuffisant et notre trafic s'arrête en fait.

Malgré toutes les assurances qui nous sont données, la capacité de transport de la voie belge, même améliorée par une dépense de 70 millions de francs de matériel ou de travaux, comme on l'annonce, ne sera pas illimitée. Avec 70 millions, on ne pourra guère que perfectionner la voie actuelle, faire disparaître quelques rampes excessives, accroître le matériel, améliorer les moyens de traction et compléter les installations des ports de Matadi et Kinchassa, mais on ne fera pas que le profil général de la ligne, en raison des difficultés des terrains traversés, devienne d'une exploitation facile et rapide, ni que l'on débarrasse la navigation maritime desservant le port de Matadi des sujétions que le parcours du Congo impose aux navires.

Même amendé notablement, il est impossible que le chemin de fer de Kinchassa à Matadi puisse évacuer sur Matadi plus de 180.000 tonnes, ce qui représente le double du trafic actuel à la descente, trafic qui augmente rapidement, ainsi qu'en témoignent les statistiques ci-après[1] :

| EXERCICES | VOYAGEURS | MARCHANDISES (en tonnes) | | |
|---|---|---|---|---|
| | Montée et descente | Montée | Descente | Totaux |
| 1911-1912 . . . . . | 48.082 | 54.237 | 11.666 | 65.903 |
| 1912-1913 . . . . . | 72.388 | 60.179 | 13.760 | 73.939 |
| 1913-1914 . . . . . | 89.876 | 62.210 | 15.219 | 77.429 |
| 1914-1915 . . . . . | 75.517 | 22.709 | 17.739 | 40.448 |
| 1915-1916 . . . . . | 72.317 | 29.968 | 31.567 | 61.535 |
| 1916-1917 . . . . . | 78.994 | 29.531 | 42.215 | 71.746 |
| 1917-1918 . . . . . | 81.178 | 23.392 | 55.773 | 79.165 |
| 1918-1919 . . . . . | 107.426 | 23.476 | 56.025 | 79.501 |
| 1919-1920 . . . . . | 167.414 | 27.512 | 69.451 | 96.963 |
| 1920-1921 . . . . . | 129.747 | 41.744 | 87.967 | 129.711 |

1. Cf. Statistique du Commerce extérieur au Congo belge, pour l'année 1920, *loc. cit.*, p. 323.

Les Belges les moins optimistes estiment que, dans vingt ou trente ans, le trafic pourrait peut-être atteindre un million de tonnes, ce qui représenterait vraisemblablement plus de 600.000 tonnes à la descente. On voit donc que, de l'aveu même de nos voisins et amis, ce chemin de fer, même transformé, se trouvera bientôt encore aux prises avec les mêmes difficultés qu'actuellement [1].

Pour toutes ces raisons, la construction entre Brazzaville et la mer d'un chemin de fer, — à voie d'un mètre pour qu'il puisse rendre les services qu'on attend de lui, — s'impose en toute première urgence pour éviter que notre colonie de l'Afrique équatoriale se trouve placée définitivement dans la sphère d'influence économique du Congo belge, qui verrait ainsi, sans avoir à supporter aucune dépense de souveraineté et d'administration, son contrôle commercial établi jusqu'aux confins du Cameroun, sur tout l'ensemble du bassin du Congo. Notre Afrique équatoriale doit être mise d'ici un petit nombre d'années en mesure de s'affranchir de l'assujettissement qu'elle subit et du tribut qu'elle est forcée de payer.

Il n'est pas exagéré de dire que c'est pour elle une question de vie ou de mort. En effet, en raison des moyens de transport, ou primitifs ou pleins de difficultés dont elle dispose maintenant, il n'a guère été possible d'utiliser jusqu'à présent que deux seuls produits, l'ivoire et le caoutchouc, qui ont une grande valeur sous un petit volume. Dès que le chemin de fer sera ouvert à l'exploitation, tout changera. La colonisation sera rendue possible dans les immenses territoires au nord de la colonie portugaise de Cabinda et de la colonie belge du Congo. Les produits naturels du sol, le caoutchouc, les oléagineux en quantité presque indéfinie, les bois, le raphia, le kapok, les minerais de cuivre de la région de Mindouli, le copal, le karité, et une infinité d'autres produits s'écouleront vers la côte.

1. Cf. Angoulvant. *Le chemin de fer de Brazzaville à la Côte. Colonies et Marine*, octobre 1920, p. 596 à 598. — Cf. Du même. *Le problème des voies de communication et débouchés maritimes en A. E. F. et au Cameroun. Ibid.*, janvier 1921, p. 19 à 50.

Dès les premiers jours de notre occupation, la nécessité d'une voie ferrée entre Brazzaville et la côte gabonnaise était apparue évidente.

Les premières études datent de 1886, elles furent entreprises bien avant celles du chemin de fer belge. Mais, pendant que nous gaspillions notre temps dans des hésitations trop prudentes et des discussions stériles sur les divers tracés, les Belges nous devançaient dans l'exécution. Malgré les difficultés considérables rencontrées, ils persévéraient dans leur entreprise, sans se préoccuper des petites fautes d'ordre technique et des inconvénients de second ordre de leur système. Ils réalisaient finalement un chemin de fer à voie de 0 m. 75, peut-être imparfait, mais dont les résultats d'exploitation dépassèrent les prévisions les plus optimistes.

Pendant ce temps, sur le territoire français, les missions d'études se succédaient, recherchant inlassablement le tracé idéal aboutissant au port idéal.

Plus de 4 millions étaient ainsi dépensés à ces études, qui s'étendent sur une période de trente-six années [1].

Ces études, si elles ont coûté cher et si elles ont duré longtemps, ont, néanmoins, permis de démontrer la possibilité d'établir la voie ferrée indispensable entre Brazzaville et la côte, sur notre propre territoire, dans des conditions de profil exceptionnellement satisfaisantes et aboutissant à un port convenable.

L'emplacement de ce terminus maritime, dont le choix donna lieu à d'interminables controverses, a été définitivement fixé à Pointe-Noire. Le tracé de la voie est arrêté en tous ses points jusqu'à Brazzaville.

Les travaux ont été déjà entrepris sur le tronçon terminal du côté Brazzaville. Les chantiers ouverts le 6 février 1921 ont été poussés avec la plus grande activité, et les 20 kilomètres de ce premier tronçon sont actuellement presqu'entièrement construits.

1. Voici l'énumération attristante des diverses missions envoyées en Afrique équatoriale française pour les études du chemin de fer et du port :

Un décret du 8 août 1922 a autorisé l'ouverture des travaux sur 40 kilomètres à partir de Pointe-Noire, sur 32 kilomètres faisant suite au premier tronçon du côté Brazzaville,

*Suite de la note de la page précédente.*

| ANNÉES | DÉSIGNATION DES MISSIONS | DÉPENSES |
|---|---|---|
| 1886-1887. . . | Mission de l'ingénieur Jacob, chargé d'étudier au point de vue des voies de communication, la région qui sépare Brazzaville de la côte. . . . . . . . . . . . | Mémoire. |
| 1893-1895. . . | Programme Le Chatelier : mission Cornille, études de voies ferrées entre le Mangi et Loudima, et mission Belle, études de voie ferrée entre Loudima et Brazzaville . . | 500.000 |
| | Pour couvrir le groupe Le Chatelier de ses dépenses, évaluées à 500.000 francs, il lui a été attribué une concession territoriale, en toute propriété, actuellement appartenant à la C. P. K. N. | |
| 1907 . . . . | Mission Marc Bel, Mornet, reconnaissance de la voie ferrée Pointe-Noire — Brazzaville et études géologiques. . . . . . | Mémoire. |
| 1910-1911. . . | Mission des Batignolles, contrôlée par le capitaine Lavit. Avant-projet de voie ferrée entre Pointe-Noire et Brazzaville. Dépenses totales . . . . . . . . . . | 626.145 |
| 1910 . . . . | Mission des aménagements maritimes du Gabon. Dépenses faites à Pointe-Noire. | 350.000 |
| 1913 . . . . | Mission de l'ingénieur Wall, pour le compte de la C. P. K. N. Etudes d'une voie ferrée entre Lekondé et Loudima . . . . | Mémoire. |
| 1918-1919. . . | Mission du capitaine Schnebelin ; études d'une voie ferrée entre Lekondé et Loudima. . . . . . . . . . . . . . . | 149.871 |
| 1920 . . . . | Mission hydrographique du Regulus. Vérification des sondages de Lekondé . . . | Mémoire. |
| 1920-1921. . . | Mission hydrographique du lieutenant de vaisseau Lafargue. Mission topographique du capitaine Colomb. Recherche d'un tracé et d'un terminus maritime au nord du Kouilou . . . . . . . . . . . . | 1.500.000 |
| 1921 . . . . | Etudes définitives du chemin de fer, section Brazzaville et section côtière . . . . . | 310.000 |
| | Total . . . . . . . . . . . . . | 3.436.016 |

et sur 70 kilomètres dans la région de Mindouli. Les chantiers vont être ouverts en ces diverses régions et les travaux recevront l'impulsion nécessaire pour que l'on puisse espérer l'achèvement de la ligne dans un délai qui ne dépassera pas huit ans.

2° *Chemin de fer à voie de 0 m. 60 de Bangui à Batangafo et embranchement de Damara à Ouadda (375 kilomètres).* — Le chemin de fer de Bangui sur l'Oubangui à Batangafo sur l'Ouahm (Bahr Sara) n'a plus la même importance qu'on lui attribuait avant la guerre. Il constituait alors la seule voie ferrée en terre française que l'on pouvait réaliser pour passer du bassin du Congo dans celui du Chari et du Tchad et atteindre nos possessions du cœur de l'Afrique, coupées de leur communication naturelle vers les côtes. La liaison par rail entre le bassin du Congo et les hautes vallées du Chari reste pourtant intéressante au point de vue local : elle permettra l'évacuation des produits (cédrat, ricin, karité, riz, etc.) du haut bassin du Chari, de l'Ouahm-Bahr-Sara et de la région comprise entre l'Oubangui et l'Ouahm, sur Bangui, et de là par eau jusqu'à Brazzaville, puis à la mer par la voie ferrée de Brazzaville à Pointe-Noire.

L'embranchement de Damara à Ouadda, qui se soudera à la ligne de Bangui à Batangafo, et contournera ainsi les rapides qui coupent l'Oubangui en amont de Bangui, permettra d'écouler sur Bangui, terminus du bief navigable Brazzaville-Bangui, le trafic de bois, de caoutchouc et d'ivoire du haut Oubangui.

Comme ce chemin de fer et son embranchement ne viennent qu'en deuxième urgence, il est probable qu'on pourra utiliser le matériel à voie de 0 m. 60 qui aura servi à la construction du chemin de fer de Brazzaville.

3° *Chemin de fer du Gabon à voie de 0 m. 60 : de Nagossi à Sindara (25 kilomètres) sur le N'gounié, — de Mayoumba à la lagune de Setté-Cama (110 kilomètres), — de la lagune d'Iguéla à celle de Fernan-Vaz.* — La ligne de Nagossi à Sindara assurera la communication de la N'Gounié

au-dessus de la chute Samba, avec l'Ogooué et Port-Gentil, et permettra d'exporter par Port-Gentil les produits de cette région.

La ligne de Mayoumba à la lagune de Setté-Cama concentrera sur le port de Mayoumba le trafic de bois de la lagune de Setté-Cama et du petit fleuve côtier Nyanga.

La ligne reliant la lagune d'Iguéla à celle de Fernan-Vaz permettra d'écouler le trafic des bois de la région d'Iguéla par Fernan-Vaz et par Port-Gentil, après le percement des isthmes d'Igogino et de Congogenanga.

Il convient de prévoir également des tronçons de voies reliant Libreville à Sibang et Tsini, qui permettront de concentrer sur Libreville le trafic de bois et de caoutchouc de la baie du Mondah qui pénètre profondément dans les terres.

4° *Matériel pour création de lignes diverses d'intérêt local.* — En employant les matériaux et les ressources locales, l'Afrique équatoriale pourrait, à l'aide de crédits budgétaires annuels faibles, mais répétés, arriver à compléter et à améliorer les communications dans les régions que l'exécution des grands travaux ouvrira au trafic. Mais pour que ces ressources soient employées d'une façon efficace, pour que les travaux réalisés ne soient pas restreints à de petits ouvrages de durée éphémère et que les moyens d'utilisation des voies de communication puissent être suffisants, il est nécessaire de donner à la colonie le matériel, dont les dépenses d'achat dépasseraient les ressources budgétaires normales, qui est indispensable à l'équipement de voies de 0 m. 60 d'intérêt local reliant, par exemple, deux biefs navigables séparés par des rapides, ou bien deux lagunes séparées par un repli de terrain, ou une région à trafic important, à la voie d'évacuation la plus proche.

## SECTION II

## ROUTES

*Amélioration des pistes routières. — Achat de matériel de transport automobile.* — Les pistes routières propres à as-

surer la circulation automobile ont besoin d'être débroussaillées et entretenues. Elles recoupent parfois des cours d'eau importants sur lesquels devront être établis des ouvrages légers en charpentes métalliques.

Il conviendra de créer une organisation de services automobiles (véhicules, remorques et ateliers de réparations) sur les routes ou pistes de pénétration non desservies par des voies ferrées ou fluviales.

## Section III

## PORTS MARITIMES

1° *Amélioration du port de Port-Gentil (Cap Lopez) (Gabon).* — Libreville et Port-Gentil sont les deux seuls ports de sortie des immenses territoires qui s'étendent de la côte gabonaise jusqu'au Tchad. Leur activité a été durement éprouvée par la guerre ainsi que le montrent les statistiques ci-après, pour le port de Libreville :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910. . . . . . . | 60 | 114.768 | 94 | 152.931 |
| 1911. . . . . . . | 69 | 153.223 | 99 | 166.295 |
| 1912. . . . . . . | — | — | — | — |
| 1913. . . . . . . | 73 | 156.030 | 75 | 166.142 |
| 1914. . . . . . . | 60 | 152.299 | 80 | 128.757 |
| 1915. . . . . . . | 22 | 49.755 | 15 | 38.895 |
| 1916. . . . . . . | 27 | 63.900 | 26 | 53.046 |
| 1917. . . . . . . | 21 | 43.211 | 12 | 29.744 |
| 1918. . . . . . . | 25 | 50.813 | 17 | 44.637 |
| 1919. . . . . . . | 23 | 55.365 | 17 | 45.947 |
| 1920. . . . . . . | 28 | 70.595 | 22 | 45.266 |
| 1921. . . . . . . | — | — | — | — |

Et pour celui de Port-Gentil :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910. . . . . . . . | 21 | 50.074 | 104 | 186.634 |
| 1911. . . . . . . . | 34 | 85.276 | 96 | 217.978 |
| 1912. . . . . . . . | 137 | 310.650 | 192 | 429.956 |
| 1913. . . . . . . . | 103 | 240.482 | 75 | 172.973 |
| 1914. . . . . . . . | 65 | 110.814 | 82 | 201.270 |
| 1915. . . . . . . . | 8 | 11.427 | 35 | 87.784 |
| 1916. . . . . . . . | 8 | 7.947 | 40 | 109.595 |
| 1917. . . . . . . . | 5 | 7.815 | 28 | 71.571 |
| 1918. . . . . . . . | — | — | — | — |
| 1919. . . . . . . . | 3 | 6.785 | 36 | 95 577 |
| 1920. . . . . . . . | 34 | 68.693 | 58 | 118.217 |
| 1921. . . . . . . . | — | — | — | — |

En matière de ports maritimes, tout l'effort devra bien évidemment se porter sur Pointe-Noire, port terminus du chemin de fer de Brazzaville à la mer. Mais en attendant son établissement, Port-Gentil doit recevoir des améliorations parce qu'il est le point de concentration des bois d'exportation (okoumé, bilinga, acajou) et que son aménagement conditionne la mise en exploitation de la richesse forestière du Gabon. Il est à peu près certain que le trafic de Port-Gentil reprendra avec une intensité au moins égale à ce qu'elle était avant la guerre, et que d'autres produits tels que bois d'œuvre, huiles, graines oléagineuses, etc. viendront s'exporter par ce port.

En ce qui concerne les besoins actuels du trafic maritime, il ne semble pas qu'il soit nécessaire d'exécuter à Port-Gentil des travaux pour le service des navires de mer ; en revanche, il convient de doter ce port de moyens propres à

faciliter la navigation fluviale et le chalandage des bois, en vue du développement économique de son arrière-pays. En outre, jusqu'au moment où le port de Pointe-Noire sera construit, Port-Gentil sera le dernier port abrité accessible de jour et de nuit aux navires de tous tonnages entre les escales de Douala et de l'estuaire du Congo ; par cela même, il deviendra un point de charbonnage obligé pour ces navires. Il y a donc lieu d'améliorer et de compléter les installations actuelles de Port-Gentil par l'établissement de phares, feux et balises, d'un quai à charbon, de terre-pleins et quais, d'un chantier de réparation des coques de navires et par l'installation de tout un outillage d'exploitation complémentaire tel que voies de service du port, bâtiment, matériel flottant de service du port, adduction d'eau.

5° *Construction du port de Pointe-Noire*. — On vient d'exposer les raisons pour lesquelles il faut, en même temps que sera construite la ligne de Brazzaville à la mer, la doter d'un débouché convenablement choisi.

Actuellement, les trois ports fluviaux de la colonie voisine du Congo belge : Banana, Boma et Matadi, assurent tout le trafic du bassin du Congo. Voici les statistiques des mouvements de ces trois ports pour 1920 [1] :

| PORTS | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| Banana . . . . . | 111 | 342.874 | 198 | 8.963 |
| Boma . . . . . . | 53 | 160.374 | 111 | 10.549 |
| Matadi. . . . . . | 51 | 162.647 | 22 | 5.133 |
| Total. . . . . | 215 | 665.895 | 331 | 24.655 |

1. Statistique du Commerce Extérieur du Congo belge pendant l'année 1920, *loc. cit.*, p. 340 et s. s.

Nul doute qu'une part importante de ce fret ne revienne au nouveau port français de Pointe-Noire.

Ce port devra être parfaitement outillé pour permettre au chemin de fer de satisfaire au trafic important qu'il est appelé à desservir. Les travaux comporteront deux étapes : au début il suffira d'un wharf bien équipé avec des accessoires (voie d'amenée et d'écoulement, hangars, terre-pleins, etc...); ensuite il faudra prévoir l'établissement de phares et balises, la construction d'une jetée pour ménager une surface abritée de la mer ayant des fonds assez profonds, de môles pour l'exécution des opérations de chargement et de déchargement, de terre-pleins et de quais, de voies de quai et enfin de bâtiments du service de l'exploitation.

## Section IV

## ECLAIRAGE ET BALISAGE DES CÔTES

1° *Balisage de la côte.* — La côte gabonnaise, assez découpée et bordée d'îles et de bancs entre Campo et le cap Lopez, d'aspect uniforme et présentant peu de découpures plus au sud, est en général mal connue ; les navires sont actuellement obligés de faire route en s'approchant très près de la terre. Il convient donc de signaler les passes et lieux de mouillage par des balises et des amers.

2° *Construction de phares à Cocobeach, Libreville, Pointe-Setté, Pointe-Pedros, Pointe-Matuti.* — En plus des phares de Port-Gentil et du futur port de Pointe-Noire, il faudra construire les cinq phares sus-indiqués pour répondre aux désirs maintes fois exprimés par les marins qui naviguent dans ces parages.

3° *Installation de feux de port à Setté-Cama et à Mayoumba.* — Des feux de port sont nécessaires dans ces deux rades foraines pour les commodités du cabotage.

Section V

## PORTS FLUVIAUX ET AMÉNAGEMENT DE RIVIÈRES

1° *Aménagement du port fluvial de Brazzaville.* — La situation actuelle des exportations du Moyen-Congo, de l'Oubangui et du Tchad (amandes de palme, graines oléagineuses, caoutchouc, huile, bois, etc.) et les espérances qu'elles font naître exigent que le port fluvial de Brazzaville, où s'effectuera le transit entre le chemin de fer de Brazzaville à la côte et le réseau fluvial du Congo, soit largement amélioré ; il convient d'y construire un épi pour éviter l'ensablement du port. Cet épi sera ultérieurement élargi et aménagé pour permettre l'accostage et le déchargement des vapeurs ; il convient de prévoir également un terre-plein au-dessus des plus hautes eaux connues où seront établis tous les aménagements de la voie fluviale, des môles pour les opérations de chargement et de déchargement des chalands, et des voies de manœuvre.

2° *Aménagement de l'Ogooué, de la lagune de Fernan-Vaz, des rivières Oubangui et Sanga.* — En Afrique équatoriale, les cours d'eau constituent des voies de communication naturelles qui, plus que partout ailleurs, sont incorporées à l'ensemble du système artériel du pays. En tant que voies de communication, elles ont une inégale valeur les unes par rapport aux autres. Leurs directions, les pays qu'elles traversent, les conditions de leur navigabilité, le rôle qu'elles sont appelées à jouer, l'importance des travaux d'amélioration sont autant de facteurs qui ont servi à classer les rivières de ce pays dans l'ordre suivant lequel devra s'appliquer notre effort colonisateur.

L'estuaire de l'Ogooué offre, en dedans de la pointe de terre qui se termine par le cap Lopez, un port naturel abrité, avec des mouillages étendus, de grands fonds et un accès facile. De ce port, on peut remonter assez loin dans l'arrière-

pays par le fleuve Ogooué et ses affluents, notamment la N'Gounié et l'Ivindo, qui sont utilisables pour la petite batellerie. Pour faciliter le développement des transactions commerciales et l'exploitation de la forêt du bas Ogooué, il faut draguer et baliser les passes de la N'Gounié.

Dans le même but, il est nécessaire de creuser un chenal à travers le seuil du Congogenanga et le seuil d'Igogino afin de mettre en communication la lagune de Fernan-Vaz avec l'Ogooué et Port-Gentil.

L'Oubangui, depuis Liranga jusqu'au seuil de Zinga, un peu en aval de Bangui, peut être sillonné par des bateaux toute l'année ; toutefois, en période de basses eaux, le tirant d'eau des bateaux qu'il peut admettre ne dépasse pas 1 m. 20 en charge, ce qui est plus que suffisant pour tous les besoins. A Zinga, un seuil rocheux barre le lit du fleuve. Il est possible de l'aménager de telle sorte que les bateaux naviguant sur l'Oubangui puissent remonter jusqu'à Bangui, c'est-à-dire jusqu'à 1.200 kilomètres environ de Brazzaville. En amont de Bangui, une succession de rapides se présente jusqu'à Ouadda (100 kilomètres environ) ; puis, un nouveau bief, navigable pour des bateaux de faible tonnage en saison sèche, s'allonge sur 400 kilomètres jusqu'au Ouango. En amont, le fleuve n'est plus pratiquement utilisable.

En résumé, l'Oubangui offre une bonne voie de communication jusqu'à Bangui (après aménagement du seuil de Zinga), laquelle, après une coupure d'une centaine de kilomètres, se poursuit par une voie moins bonne, mais utilisable cependant toute l'année par une batellerie commerciale. Le Congo et l'Oubangui forment une voie d'eau commercialement et économiquement exploitable d'une manière continue, qui franchit en latitude 10°, traversant toute la zone équatoriale et atteignant aux limites de la forêt.

La Sanga est navigable toute l'année pour des bateaux d'au moins 100 tonnes jusqu'à Ouesso, soit sur près de 500 kilomètres. En amont de Ouesso et jusqu'à Carnot (plus de 400 kilomètres), la rivière est coupée en quatre biefs par des rapides ou des seuils; sans ces obstacles, elle serait navigable

toute l'année pour de petits bateaux comme ceux qui peuvent circuler sur l'Oubangui dans le bief en amont de Bangui.

La Sanga forme donc une bonne voie de communication jusqu'à Ouesso ; par le dérasement des seuils de Salo, de Mokélo et de Bania, on donnera à cette voie un prolongement encore commercialement utilisable pour un trafic réduit jusqu'à Bania, peut-être jusqu'à Carnot, à hauteur du cinquième degré de latitude nord, hors de la zone forestière.

3° *Matériel d'entretien et de balisage des voies fluviales.* — Le Congo et ses affluents épanouissent un faisceau de voies fluviales principales qui constitueront des voies de communication d'intérêt général parfaites lorsqu'elles auront été dotées de moyens d'exploitation rationnels et économiques, bien adaptés aux conditions du trafic qu'elles ont à écouler. Pour assurer l'aménagement rapide, l'entretien et le balisage de ces nombreux cours d'eau, il y a lieu de doter les services locaux des moyens matériels indispensables.

## Section VI

## COMMUNICATIONS TÉLEGRAPHIQUES

1° *Installation de postes de T. S. F. à Libreville et Port-Gentil (Gabon), Carnot (Moyen-Congo), Fort-Crampel, N'Délé, Ouadda, Yalanga et Kaka (Oubangui), Am-Timan (Tchad).* — En Afrique équatoriale, les communications électriques et radio-électriques doivent être complétées. On ne peut administrer efficacement un pays sans que les divers postes administratifs soient reliés entre eux et avec les chefs-lieux. Au Congo plus qu'ailleurs, il importe que l'action des chefs se fasse sentir constante et vigilante.

Le réseau actuel est embryonnaire. On installe en ce moment une grande station intercoloniale de T. S. F. à Brazzaville, à l'aide de subventions du budget métropolitain, avec une participation de la colonie s'élevant à 100.000 francs ; l'énergie nécessaire à ce poste sera fournie par une usine

hydro-électrique placée sur la rivière Djoué, qui donnera l'éclairage et la force motrice à Brazzaville. Six petits postes de T. S. F. fonctionnent à Fort-Lamy, à Mao, à Ati, à Abécher, à Faya et à Fada.

Le réseau télégraphique actuel comprend la ligne côtière du Gabon (Libreville à Pointe-Noire), les lignes de Libreville à Ndjolé (Gabon), de Pointe-Noire à Brazzaville (Moyen-Congo), de Brazzaville à Kimboto (Moyen-Congo) et de Liranga (Moyen-Congo) à Fort-Lamy (Tchad).

L'ensemble de ce réseau est insuffisant pour les besoins actuels. On a admis, pour le compléter, le principe d'un réseau mixte comportant des postes de T. S. F. et des lignes télégraphiques avec fil, le choix du système employé dépendant des conditions locales.

Pour le réseau de T. S. F. on prévoit : un poste à Port-Gentil pour satisfaire les besoins du port et pour assurer la liaison avec les postes de Mindouli (Moyen-Congo) et de Yaoundé (Cameroun); un poste intermédiaire à Libreville (Gabon); un poste à petite portée à Carnot (Moyen-Congo); une ligne de postes à petite portée dans les chefs-lieux des circonscriptions administratives frontières de l'Oubangui (Fort-Crampel, N'Djolé, Ouadda, Yalanga et Kaka), la liaison avec Bangui se faisant par la ligne télégraphique Bangui-Fort-Crampel; un poste à Am-Timam, qui communiquera avec le poste de N'Délé (Oubangui) et fermera la chaîne des postes, qui se développera ainsi le long de la frontière du Soudan anglo-égyptien.

2° *Réfection de la ligne télégraphique côtière du Gabon.* — Cette ligne, qui présente un intérêt capital pour les communications télégraphiques de la colonie, devra subir d'importantes réfections, l'entretien régulier en ayant été rendu impossible pendant la guerre.

3° *Installation des lignes télégraphiques au Gabon, au Moyen-Congo, dans l'Oubangui-Chari et au Tchad.* — Les lignes télégraphiques projetées relieront les différents centres administratifs principaux, assureront la liaison avec la

colonie voisine du Cameroun, en formant avec les anciennes lignes un réseau répondant aux besoins administratifs et commerciaux.

Les lignes prévues sont les suivantes : au Gabon : de Mayoumba à Lastourville par Dibouanguy, de N'Djolé à Dibouanguy, de Midzic à Ouesso ; au Moyen-Congo : de Pangala à Ouesso par Fort-Rousset et Makoua, de Loudima à Konanadembé ; dans l'Oubangui-Chari : de Bambari à Yalanga par Bria, de Bambari à Zemio par Mobaye et Rafaï, de Bambari à Fort-Sibut, de Bangui à Carnot et à Bertoua (Cameroun) ; au Tchad : de Garoua (Cameroun) à Fort-Bretonnet par Bongor, de Meiganga à Vouogo par Mbassaï et Fort-Brusseaux.

## Section VII

## ASSISTANCE MÉDICALE

L'Afrique équatoriale n'a qu'une faible population et ce qui en subsiste disparaîtrait peu à peu si une action énergique n'intervenait. La race, annihilée par une misère physiologique devenue chronique, ne réagit plus : elle est décimée par la variole, la maladie du sommeil et la mortalité infantile. Cette situation n'est pas spéciale à notre possession, elle se manifeste avec plus ou moins de force dans les autres pays de la zone équatoriale (Congo belge, Cameroun, Ouganda, Tanganyka). Mais dans notre colonie le mal fait des progrès plus rapides que partout ailleurs parce que nous n'avons pas, jusqu'ici, fourni à l'Administration les moyens de lutter efficacement en lui accordant en temps utile les concours financiers qui lui étaient indispensables. Nous ne pouvons pas laisser plus longtemps ce pays abandonné à lui-même : l'assistance médicale doit y entreprendre une tâche résolue et considérable dans le cadre du programme ci-après.

1° *Construction d'un hôpital européen et indigène à Brazzaville.* — L'hôpital colonial de Brazzaville comprend 16 lits

pour Européens et 44 lits pour indigènes. Il est absolument insuffisant, et les médecins ont dû parfois refuser l'hospitalisation de malades européens, faute de place. Le pavillon réservé aux indigènes ne suffit pas aux besoins de la garnison de Brazzaville, le chiffre moyen des tirailleurs en traitement à l'hôpital militaire oscillant parfois entre 60 et 70, pendant les périodes de recrutement. Ce chiffre sera certainement dépassé au moment de l'exécution des grands travaux projetés dans la colonie. On peut estimer qu'une prévision de 100 lits, pour les indigènes de toute catégorie, est encore au-dessous des besoins.

D'autre part, les locaux sont aussi peu hygiéniques que peu confortables. La construction en est si légère qu'il a été impossible de séparer entre elles les 14 chambres encloses dans les deux pavillons destinés au traitement des européens autrement que par des cloisons en bois de deux mètres de hauteur, permettant à la contagion de s'exercer d'une chambre à l'autre et aux malades agités d'empêcher les autres malades de se reposer. De plus, cet établissement hospitalier où devrait régner l'hygiène la mieux comprise, ne dispose d'aucun moyen d'écoulement des eaux de pluie, ni des eaux usées. En résumé : place insuffisante, promiscuité, infection, abords transformés en cloaques et en milieux de culture et de pullulation pour les moustiques propagateurs de paludisme, de maladie du sommeil [1], de filariose, ou même, éventuellement, de fièvre jaune. A ces défauts, il y a lieu d'ajouter que l'hôpital est mal aéré, par le fait qu'il est situé en pleine agglomération urbaine.

L'hôpital colonial actuel, malgré sa mauvaise situation hygiénique et son installation défectueuse, refuse des malades ; or, ces inconvénients ne pourront que s'accentuer quand l'exécution des grands travaux sera l'occasion d'une augmentation très notable de la population européenne, tant au chef-

1. La maladie du sommeil ou trypanosomiase fait de grands ravages en Afrique équatoriale. On sait que le budget métropolitain accorde à la colonie une subvention annuelle de 500.000 francs pour organiser la lutte contre ce fléau. 21 secteurs de prophylaxie sont en fonctionnement et la mortalité par trypanosomiase a déjà été abaissée de 45 %.

lieu que sur les chantiers, qui évacueront une grande partie de leurs malades vers l'hôpital de Brazzaville. Capitale de l'Afrique équatoriale française, chef-lieu du Moyen-Congo, terminus du rail projeté, point de raccord entre les navigations maritime et fluviale, lieu de passage obligé de tous les arrivants au Congo français et de tous les partants, Brazzaville doit posséder une formation sanitaire judicieusement située et organisée suivant les méthodes modernes.

L'hôpital indigène local, voisin de l'hôpital colonial, renferme 35 lits : une salle de 26 lits pour hommes, une salle de 6 lits pour femmes et un pavillon avec 3 lits pour contagieux. Son installation, dans des bâtiments en pisé, est rudimentaire. Il fonctionne comme une consultation de dispensaire. Il pourra être maintenu à ce titre, en plus du nouvel hôpital, pour les besoins de la population urbaine, jusqu'à ce qu'il soit lui-même reconstruit. Il n'existe ni sage-femme, ni maternité indigène à Brazzaville, où cependant, comme dans toute l'Afrique équatoriale, la mortalité infantile est très élevée.

La construction d'un hôpital mixte européen et indigène comprenant 200 lits et pourvu d'une maternité s'impose dans le plus bref délai.

La lèpre est une des affections sur lesquelles nous devons veiller en Afrique équatoriale. Les renseignements médicaux nous indiquent qu'elle y est fréquente, et probablement même en voie d'extension. Les nouvelles méthodes de traitement permettent d'espérer la guérison de cette affection, jusqu'à présent réputée incurable, à condition de rapprocher les lépreux des centres où ils pourront recevoir les soins médicaux que nécessite leur état. Il y a donc lieu de prévoir dans nos hôpitaux un quartier séparé réservé aux lépreux.

2° *Création d'ambulances mixtes de première catégorie à Port-Gentil (Gabon), Ouesso (Moyen-Congo), Bangui (Oubangui-Chari), Fort-Lamy (Tchad).* — L'embryon d'hôpital constituant la formation sanitaire de Port-Gentil se compose d'un pavillon en briques de trois pièces : l'une contient deux

lits pour malades européens et peut admettre, ou deux hommes, ou une seule femme, ou un seul contagieux; l'autre sert à la fois de pharmacie, de bureau pour le médecin, de laboratoire, de salle d'examen pour les Européens ; la troisième sert de salle de consultation et de pansements pour les indigènes. Les malades européens ne sont pas nourris et font faire leur cuisine eux-mêmes.

L'infirmerie indigène se compose d'une baraque en bois, couverte de paillotes, sans fenêtres, sans véranda, et pouvant contenir au maximum 8 lits. Il n'existe, dans cette formation sanitaire, aucune installation de bains ni de douches.

Port-Gentil, dont la population européenne comprend en temps normal une centaine d'unités, est un point de transit important. Il est nécessaire de pourvoir cette agglomération d'une ambulance mixte (Européens et indigènes) de première catégorie, comprenant : un pavillon à étage avec 10 lits pour européens hommes, salle à manger, salle de pansements, chambre de garde, et, dans le même bâtiment, complètement séparé, avec entrée particulière, un service de dames, comprenant cinq salles, une salle d'accouchement et une chambre de garde ; un pavillon en rez-de-chaussée, avec bureau du médecin, salle de consultations, pharmacie, salle de pansements pour indigènes; un bâtiment, salle d'opérations; un bâtiment, salle de 20 lits pour les indigènes (hommes); un bâtiment, salle de 20 lits, pour les indigènes (femmes); un bâtiment, salle de 10 lits, pour maternité indigène, avec salle de travail.

Enfin, l'état actuel de la question de la lèpre, contre laquelle on commence à connaître des médications efficaces, a fait abandonner les léproseries éloignées des centres médicaux ; aussi y a-t-il lieu de prévoir, dans chacune des ambulances de première catégorie, un local spécial, bien isolé du reste de la formation, affecté aux lépreux ; un lépreux n'est pas plus dangereux pour la collectivité, toutes précau tions étant prises, que ne l'est un tuberculeux.

Les mêmes observations s'appliquent à Ouesso (Moyen-

Congo), à Bangui (Oubangui-Chari), à Fort-Lamy (Tchad), où les installations sont encore plus insuffisantes qu'à Port-Gentil : il est nécessaire de prévoir, pour chacun de ces centres, une ambulance mixte de première catégorie, analogue à celle qui vient d'être décrite.

3° *Création d'ambulances mixtes de deuxième catégorie avec leurs annexes au Gabon, au Moyen-Congo, dans l'Oubangui-Chari et au Tchad.* — Ainsi qu'on vient de le dire, en plus de la maladie du sommeil, de nombreuses affections déciment les indigènes de l'Afrique équatoriale. La variole y fait encore des ravages, la syphilis s'y répand rapidement, de même que la lèpre. Les soins maladroits et malpropres donnés aux femmes en couches sont l'origine d'affections gynécologiques qui, parfois, les rendent stériles, et les enfants, mal soignés dans le premier âge de la vie, meurent dans une proportion considérable. Aussi est-il nécessaire de créer, en dehors des grands centres d'assistance (hôpitaux et ambulances de première catégorie), des centres secondaires d'où rayonneront nos moniteurs d'hygiène et de prophylaxie et nos vaccinateurs.

Les ambulances de deuxième catégorie ont été prévues, surtout pour les indigènes, dans les centres secondaires; mais comme dans ces centres résident un certain nombre d'européens, ou qu'il en est de passage, il y a lieu de réserver pour eux une petite installation réduite mais confortable, afin qu'ils puissent y être traités au cas où ils ne pourraient recevoir des soins à domicile.

Ces formations, qui fonctionneront comme dispensaires, comporteront en moyenne une vingtaine de lits dont 2 à 4 pour européens. Elles présenteront à peu près le type suivant : un bâtiment pour hommes avec 8 à 12 lits ; un bâtiment pour femmes et enfants, avec salle spécialement réservée aux femmes en couches (6 à 10 lits) ; un bâtiment divisé en salle de consultations, pharmacie et salle d'opérations et de pansements; une paillotte pour contagieux; un bâtiment pour trypanosomés et un autre pour lépreux. Il ne saurait

être question de construire tous ces locaux en briques; il conviendra de leur donner le maximum de confortable et de solidité en utilisant, dans la plus large mesure, les matériaux qui se rencontreront dans la région.

Il doit être posé en principe que chaque circonscription administrative possédera au moins une de ces formations, dont le rôle primordial sera celui d'un dispensaire, quelques lits étant prévus pour les malades graves, les femmes en couches, et, éventuellement, l'isolement des lépreux et des « sommeilleux », sans préjudice des léproseries et des hypnoseries centrales pour l'isolement et le traitement des malades de cette catégorie.

4° *Construction d'un asile d'aliénés à Brazzaville.* — La création d'asiles d'aliénés a été reconnue indispensable, depuis plusieurs années déjà, par les médecins qui ne savent où abriter, dans des conditions acceptables, les malheureux excités ou déments qui sont amenés dans leurs formations sanitaires habituellement dépourvues d'installation appropriée. Il est indispensable de compléter par un asile d'aliénés le groupe sanitaire du plateau des Bacongos.

5° *Construction de lazarets à Brazzaville, à Libreville, à Port-Gentil et à Pointe-Noire.* — L'arrivée possible à Brazzaville, qui est peu contaminé, de malades atteints de trypanosomiase provenant du Congo belge ou de l'Est-Africain, ou évacués des chantiers ouverts lors des grands travaux projetés, l'importation possible d'autres maladies transmissibles, provenant de ces mêmes régions ou d'Europe, rend nécessaire la création d'un lazaret à Brazzaville, point d'arrivée en zone française des personnes venant de la côte et du centre africains.

Actuellement, les européens ou indigènes suspects sont observés au lazaret de Banana, au Congo belge. Cette situation provisoire ne saurait durer, et il est nécessaire de prévoir, sur le plateau des Bacongos, à côté de l'hôpital, un lazaret terrestre, composé de 4 pavillons : 2 pavillons de 5 chambres pour européens, et 2 pavillons de 10 compar-

timents séparés pour indigènes, un pavillon étant affecté aux malades contagieux et l'autre aux suspects, pour chaque catégorie (européens et indigènes).

Des lazarets maritimes sont à édifier à Libreville, à Port-Gentil et à Pointe-Noire. L'établissement existant dans le premier port n'a de lazaret que le nom ; un projet de construction a été établi, en 1915, par les autorités locales, comportant : 2 pavillons pour européens (malades ou suspects), 2 pavillons pour indigènes (malades ou suspects), un local pour la désinfection, un pavillon pour le médecin, 4 cuves-citernes de 8 mètres cubes chacune. Ce programme paraît suffisant. Toutefois, il y aurait également lieu d'y prévoir un petit laboratoire.

Les importations de maladies contagieuses provenant de l'extérieur sont, en effet, toujours à craindre. Les six cas de fièvre jaune qui ont été observés, en 1916, à Matadi en font foi. D'autre part, la grippe a fait dans cette population indigène, déjà décimée par la maladie du sommeil, des ravages qui se chiffrent, en ce qui concerne l'Afrique équatoriale française, par plusieurs dizaines de mille de victimes, et l'expérience de la Nouvelle-Calédonie, qui sut se protéger contre le fléau, grâce à son lazaret maritime, pourtant rudimentaire et improvisé, indique quels services peuvent rendre de telles installations, lorsqu'elles fonctionnent d'une façon régulière. La peste, qui sévit actuellement au Sénégal et a fait tant de victimes à Dakar, pourrait, de même, aborder d'autres ports de la côte africaine et y provoquer de nouvelles hécatombes.

6° *Création de parcs sanitaires mobiles.* — Tous les pays du monde souffrent actuellement du manque de médecins. Les colonies étrangères, comme les colonies françaises, sont naturellement plus touchées de cette pénurie que les états d'Europe et, parmi les colonies, ce sont les plus malsaines qui attirent le moins les médecins qui acceptent de s'expatrier.

L'Afrique équatoriale ne possède qu'un petit nombre de

médecins que le Département des Colonies, d'accord avec le Gouvernement général, s'efforce d'accroître, mais qui sera encore, pendant de nombreuses années, d'une insuffisance très regrettable ; même lorsqu'on sera arrivé à créer un nombre important de centres médicaux, il faudra décentraliser et apporter aux indigènes les soins et les conseils d'hygiène nécessaires en dehors des centres et jusque dans leurs villages.

En attendant qu'un nombre de centres suffisant puisse être créé, il y a un intérêt de premier ordre à suppléer en partie à l'insuffisance numérique du personnel par sa mobilité.

L'emploi de l'automobile dans un pays pourvu de routes accessibles est particulièrement à retenir. Des automobiles sanitaires légères permettront au médecin de se transporter, en emportant avec lui médicaments et instruments nécessaires, de visiter, sans perdre trop de temps, des installations secondaires, où il aura délégué un infirmier indigène et, au besoin, de ramener dans sa voiture sanitaire un malade grave ne pouvant être laissé aux soins d'un infirmier.

Il est indispensable de doter chaque médecin de circonscription de l'Afrique équatoriale française et du Cameroun d'une automobile sanitaire, chaque fois que l'état des routes permettra son emploi.

L'effort à faire dans cette colonie en matière d'assistance médicale est considérable. La population, minée par la misère physiologique et décimée par de terribles fléaux diminue de façon inquiétante [1]. Il est grand temps de venir efficacement à son secours.

## Section VIII

## BÂTIMENTS ADMINISTRATIFS

1° *Construction d'immeubles destinés aux services publics dans divers centres administratifs.* — Les installations admi-

1. D'après les dernières estimations, le Gabon ne compte pas plus d'un habitant au kilomètre carré.

nistratives comportent les bureaux, les logements de fonctionnaires, les bureaux de poste, les magasins, les prisons, les conduites d'eau, etc., qu'il faut construire de toutes pièces dans les divers centres ou postes de la colonie, pour assurer le fonctionnement normal des services publics. Dans les postes non situés sur une voie de communication susceptible de permettre le transport facile des matériaux nécessaires à des constructions durables, établies suivant les règles de l'art du constructeur, les installations administratives seront édifiées avec les matériaux et les moyens du pays.

2° *Création de divers groupes scolaires et d'écoles professionnelles.* — Les formations scolaires peuvent se classer en deux catégories : d'une part, les groupements à installer dans certains centres, notamment dans les chefs-lieux, pour former les maîtres indigènes et donner l'enseignement supérieur professionnel et, d'autre part, les groupements établis dans les chefs-lieux de circonscription pour donner l'enseignement au premier degré. Aux uns et aux autres devront être affectées des dotations spéciales, en vertu d'un programme dont l'élaboration détaillée a été prescrite au gouvernement de la colonie.

## CHAPITRE II *bis*

# CAMEROUN

---

Les Allemands avaient consenti pour la mise en valeur de leurs colonies du continent noir les plus lourds sacrifices pécuniaires et avaient su en retirer les résultats les plus appréciables. La France ne saurait s'exposer à une comparaison désavantageuse que ne manqueraient pas de faire les indigènes eux-mêmes et surtout les anciens occupants, directement intéressés à décrier notre œuvre et à détruire notre prestige. Nous ne pouvons, en mesurant nos efforts, provoquer les critiques de la Société des Nations. Par ailleurs, le Cameroun va devenir le pivot de la politique française dans l'Afrique tropicale.

Le programme de grands travaux qui est proposé pour le Cameroun a été élaboré en tenant compte, d'une part, des travaux amorcés par les Allemands, notamment de la construction des voies ferrées du « Nord-Cameroun » et du « Central-Cameroun » et des travaux exécutés dans le port de Douala ; d'autre part, des besoins du pays et du voisinage de la colonie de l'Afrique équatoriale française dont l'avenir économique semble devoir se lier à celui du Cameroun. Il y a tout lieu d'espérer que ce programme permettra de développer les richesses du pays, et d'en favoriser l'essor.

### Section Première

### VOIES FERRÉES

Le réseau actuellement en exploitation comprend deux lignes : le chemin de fer du Nord et le chemin de fer du

Centre. Voici les résultats du trafic de ces deux lignes depuis 1916 :

| ANNÉES | RECETTES totales | DÉPENSES otales | DIFFÉRENCE | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|
| | | *francs* | *francs* | °/o |
| **Ligne du Nord.** | | | | |
| 1916 [1] . . . . . . . | 305.373 | 361.113 | — 55.740 | 118 |
| 1917. . . . . . . . | 494.168 | 376.429 | 117.739 | 76 |
| 1918. . . . . . . . | 540.064 | 517.651 | 22.413 | 96 |
| 1919. . . . . . . . | 718.154 | 664.909 | 53.245 | 92 |
| 1920. . . . . . . . | 1.325.224 | 834.937 | 490.287 | 63 |
| 1921. . . . . . . . | 1.303.322 | 953.692 | 349.630 | 73 |
| **Ligne du Centre.** | | | | |
| 1916 [1] . . . . . . . | 245.818 | 514.757 | — 268.939 | 209 |
| 1917. . . . . . . . | 391.422 | 556.306 | — 164.884 | 142 |
| 1918. . . . . . . . | 587.107 | 551.041 | 36.066 | 94 |
| 1919. . . . . . . . | 924.093 | 743.731 | 180.362 | 80 |
| 1920. . . . . . . . | 1.134.826 | 805.945 | 328.881 | 71 |
| 1921. . . . . . . . | 1.776.695 | 1.546.513 | 230.182 | 87 |

Pour déterminer celle des deux qui doit constituer la voie de pénétration de l'arrière-pays, il est indispensable d'étudier les caractéristiques économiques qui ont motivé leur établissement.

Lorsqu'on examine le programme économique élaboré par les Allemands pour la mise en valeur du Cameroun, il apparaît qu'il a subi des variations importantes. Tout d'abord, séduits par la rade de Douala, par les hautes altitudes, et

1. Pour les trois derniers trimestres.

surtout par la fertilité étonnante du terrain volcanique avoisinant les montagnes, ils ont porté tout leur effort sur la région qui dessert le Mungo et le chemin de fer du Nord. Aussi, pendant la première période de l'occupation active, toutes les forces vives de la colonie ont été en quelque sorte concentrées dans cette partie du territoire. Puis, au fur et à mesure que se réalisa la pénétration qui mettait en relief les possibilités des populeuses provinces de l'intérieur, l'action économique se diffusa et c'est ainsi que s'accomplit la mise en valeur des régions d'Ebolova et de Yaoundé avec, comme exutoire, Kribi. Enfin naquirent les prétentions d'hégémonie mondiale qui, en Afrique, devaient, par l'incorporation des Congos français et belge, réaliser un domaine équatorial germanique immense, confinant aux deux océans Atlantique et Indien. L'accord de 1911 avait amorcé l'exécution de ces visées, la défaite de 1918 les brisa.

Or, la constitution du grand outillage a suivi exactement les phases du programme économique. C'est, en premier lieu, la construction des villes de Douala et Bouéa, l'organisation des transports maritimes et fluviaux dans les estuaires du Mungo et du Vouri, la pose du rail sur les flancs du Cameroun. Puis après, vinrent la construction des routes carrossables Yaoundé-Kribi, avec embranchement sur Ebolova et aménagement du port de Kribi. C'est enfin, en 1910 seulement, que commencèrent les travaux du chemin de fer du Centre, amorce du Douala-Dar-es-Salam.

Quand un chemin de fer est construit sur une longueur de 160 kilomètres — comme le fut en premier lieu celui du Nord — il est tout naturel de songer que c'est par son prolongement que se fera la pénétration de l'arrière-pays, surtout si l'on considère que son tracé est géographiquement le plus court. Les Allemands avaient envisagé cette solution. Ils y avaient renoncé, et les raisons de leur détermination ont été à la fois fonction des difficultés topographiques et des facteurs économiques. Les mouvements de terrain sont tels, dans toute cette chaîne qui prolonge le mont Cameroun, que, malgré des dépenses considérables pour l'exécution des tra-

vaux, le rail eût toujours été, en raison des caractéristiques imposées par le profil, d'un rendement onéreux. En un mot, l'influence heureuse sur le coefficient d'exploitation d'un tracé plus court aurait été plus qu'annihilée par les autres inconvénients. D'autre part, si le chemin de fer du Nord est un remarquable outil d'exploitation locale, son tracé excentrique ne pouvait le qualifier comme artère de rendement maximum pour la mise en valeur du pays. La liaison avec Garoua est sans doute d'une importance primordiale, mais elle ne peut se faire au détriment des régions du centre et de l'est, qui constituent, par leurs possibilités diverses et le nombre de leurs habitants, des facteurs de l'essor économique du Cameroun. Le pays que traversera, au contraire, le rail au delà de Foumban, est un des moins peuplés du Cameroun et n'a d'autre richesse que celle du bétail dont l'acheminement vers la côte doit se faire, tant qu'il y a des pâturages, par de larges pistes, comme cela se pratique en Nouvelle-Zélande et en Australie, même dans le voisinage des voies ferrées.

Le prolongement du chemin de fer du Nord doit donc être écarté comme voie de pénétration de l'arrière-pays. Il convient d'examiner quel rôle peut remplir, à cet égard, le chemin de fer du Centre et suivant quelle orientation.

Achevé sur une longueur de 180 kilomètres, sa plateforme est sérieusement amorcée sur encore une cinquantaine de kilomètres. C'est à peu près à cet endroit de l'arrêt des travaux que le tracé se séparait en deux branches, l'une se dirigeant sur le Nyong, l'autre remontant vers Yaoundé. La première était l'amorce du transafricain rêvé par les Allemands, l'autre, celle de la voie vers le Tchad par Garoua. A laquelle de ces deux directions convient-il de donner la préférence ?

Toute la région baignée par le Nyong est assez peuplée, riche en palmiers et propre aux cultures tropicales. Mais, dès qu'on a atteint une certaine zone, à partir du méridien passant par Abong-M'Bang, c'est la grande forêt équatoriale avec une abondance prodigieuse d'essences à latex, mais sans

autres produits et avec une population clairsemée. Plus on avance vers l'est, plus ces caractéristiques s'accusent, au point d'avoir fait qualifier de désertique le pays où la « Sud-Kamerun Gesellschaft » avait ses concessions. Sans habitants, avec, comme matière d'exportation, le caoutchouc, c'est-à-dire un fret riche sous faible volume, il est facile de se rendre compte qu'une pareille contrée ne saurait fournir un aliment sérieux au chemin de fer. Cet outil économique se justifierait d'autant moins que la première partie — celle susceptible d'une exploitation intensive — est desservie par un cours d'eau déjà accessible aux petits vapeurs et qui le sera davantage avec quelques travaux d'amélioration.

Serait-il possible de prétendre que le rail prolongé jusqu'à Ouesso et au delà pourrait être la voie de transit et d'évacuation pour l'Afrique équatoriale française ? Un simple examen des aspects orographiques du pays suffit à démontrer l'utopie d'une pareille conception. Comment supposer, en effet, qu'un chemin de fer de 1.200 à 2.000 kilomètres pourrait lutter avec ces routes — et de quelles dimensions ! — que sont la Sanga, l'Oubangui et le Congo, complétées par une voie ferrée de 500 kilomètres ! La rupture de charge n'est un inconvénient onéreux que si elle se produit sur un petit parcours, mais pas sur les distances qui dépassent 1.000 kilomètres. Enfin, si la vallée de la Sanga est riche en plantes laticifères, elle est pauvre en habitants.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet vers l'est n'est pas à retenir.

Comment se présente, au contraire, le projet en direction vers le nord ? Tracé judicieusement, son itinéraire traversera le populeux et industrieux Yaoundé, puis les régions à populations moins denses, mais riches en produits naturels, de Deng-Deng, Koundé, Oma, pour aboutir enfin à cette région du nord qui contient la moitié des habitants du Cameroun, jouissant d'une civilisation déjà avancée et susceptible de se prêter à toutes les exploitations agricoles ou industrielles. Enfin, il ne faut pas omettre que par sa jonction, soit par des routes, soit par des voies Decauville, avec

les cours d'eau navigables de tout le bassin tchadien, il permettra au Cameroun de jouer, vis-à-vis de cette partie de l'Afrique équatoriale française, le rôle que lui impose sa situation géographique. Le « Douala-Garoua » constituera en définitive une des plus belles voies économiques de toute l'Afrique tropicale.

1° *Réfection de la ligne « Central-Cameroun » (181 kilomètres).* — Cette voie, il convient tout d'abord de la remettre en état sur son parcours actuel, car elle a subi, durant la guerre, non pas seulement des dégradations, mais de véritables destructions : ouvrages métalliques sur les cours d'eau, gares, matériel roulant, etc...

2° *Construction des prolongements du « Central-Cameroun » jusqu'à Yaoundé (120 kilomètres), jusqu'à la région de Deng-Deng (270 kilomètres) et jusqu'à Meiganga (230 kilomètres).* — Il y a urgence à entreprendre immédiatement le prolongement du Central-Cameroun [1] pour la première section Eséka-Yaoundé. Il le faut, car le rail n'aboutit en ce moment à rien, puisqu'il a son terminus, Eséka, dans la grande forêt. Il le faut, parce qu'au début de la guerre les travaux de construction étaient en pleine activité et qu'un matériel considérable, exposé depuis sept ans aux intempéries, se détériore et sera bientôt hors d'usage. Il le faut, parce que, dès que le système ferroviaire ouvrira au commerce cette région de Yaoundé qui est en quelque sorte le cœur du Cameroun, la prospérité de la colonie prendra un essor prodigieux.

La dépense qu'entraînerait l'achèvement du tronçon de 120 kilomètres pour atteindre Yaoundé ne sera d'ailleurs pas très considérable et sera assurément inférieure à 50 millions.

Au delà de Yaoundé, le rail suivant le tracé Nango-Eboko, Deng-Deng, Koundé, Meiganga ne présentera pas de sérieuses difficultés, et les routes qui, de chaque côté (vers Carnot et

1. Cette ligne a été prolongée, jusqu'à Makak, par un tronçon de 54 kilomètres de voie Decauville, ancienne voie de chantier, qui, après de sérieuses améliorations, a été ouverte au trafic d'exploitation depuis le mois d'avril 1920.

Bania sur la Sanga, vers Bangui et Ouadda sur l'Oubangui) viendront se greffer sur cette arête centrale pour en alimenter le trafic seront, dans un pays où les chutes de pluies sont relativement faibles, d'une exécution et d'un entretien faciles.

Jusqu'à Deng-Deng (270 kilomètres), le rail desservira des contrées à populations moins denses que le Yaoundé, mais fort riches en produits naturels. Il assurera aussi la liaison avec la vallée de la haute Sanga.

Enfin, troisième étape (230 kilomètres), le rail, en remontant par les vallées du Lom, affluent de la Sanaga, de la haute M'béré et de la Vina, tributaires du Logone, et en passant par Bindéré et Bongor, affrontera les plateaux de l'Adamaoua et du Tchad occidental, réservoirs de population et probablement terrains d'élection pour la culture du coton.

3° *Réfection de la ligne « Nord-Cameroun » (160 kilomètres).* — Le chemin de fer du Nord, comme celui du Centre, a subi les épreuves destructives de la guerre et réclame une remise en état plus sérieuse quant à la plate-forme, et beaucoup moins importante en ce qui concerne les grands ouvrages d'art, qui sont de dimensions plus modestes et ont subi beaucoup moins de dégâts.

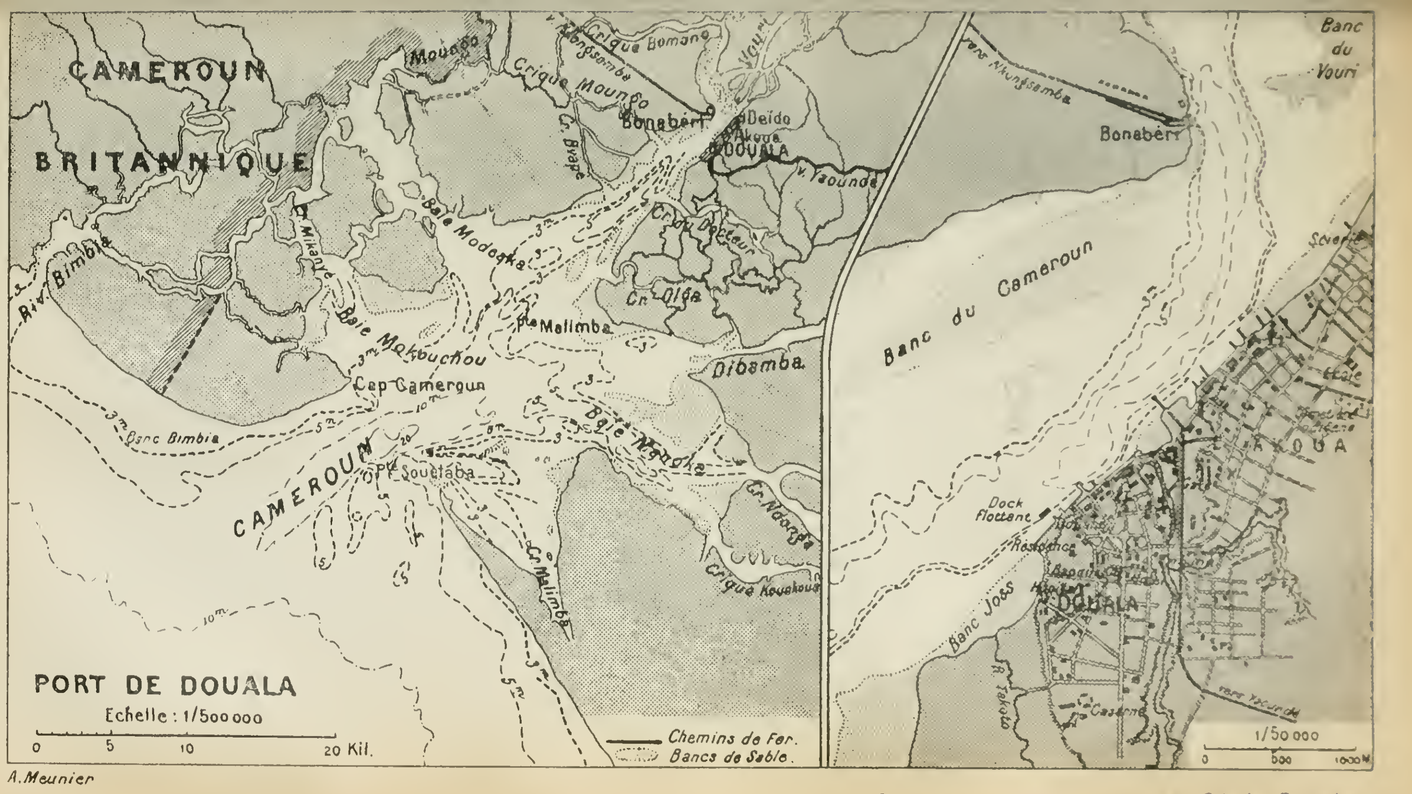
4° *Construction du prolongement du chemin de fer « Nord-Cameroun » jusqu'à Foumban (150 kilomètres).* — De ce que le chemin de fer du Nord ne puisse être prolongé jusqu'à Garoua, il ne s'ensuit pas qu'il doive être arrrêté au terminus actuel, à la limite précisément d'une région où la densité de la population est la plus forte. Il faut, pour le moins, qu'il pénètre jusqu'au cœur de cette région, en suivant la plaine M'Bo, puis, soit les vallées du N'Goum et de la Melche, soit la route du Djang et la vallée de la Ménoua, pour aboutir à Foumban par la vallée de Mifi-Sud et desservir ainsi la région des hauts plateaux du Bamoum. De ce point, des routes carrossables déjà en partie exécutées, rayonnant sur les territoires voisins, doubleront un trafic que l'éloignement de Nkongsamba réduit singulièrement au-

jourd'hui. A Foumban, le coefficient d'exploitation du chemin de fer atteindra sa courbe la plus favorable.

De Foumban à Nkongsamba, la distance est d'environ 150 kilomètres, dont 40 en pénéplaine n'offrant aucune difficulté. Les chutes d'eau, qui se succèdent depuis l'origine Bonabéri, jusqu'au futur terminus, permettront plus tard l'électrification facile de ce réseau.

5° *Raccordement des chemins de fer « Nord-Cameroun » et « Centre-Cameroun » à travers l'estuaire du Vouri.* — Les deux chemins de fer du Nord et du Centre aboutissent au même point géographique, mais, en fait, les deux terminus sont séparés par le large estuaire du Vouri. Or, l'aménagement du port de Douala, pour éviter la dispersion des organes d'exploitation, et aussi parce que la nature des fonds l'exige, se limitera à la rive gauche du fleuve. De là, la nécessité, pour éviter un fort onéreux transbordement par eau des marchandises, de relier les deux terminus, Douala sur la rive gauche et Bonabéri sur la rive droite, par un viaduc qui aura 1.500 mètres de long entre culées et 6 kilomètres de voies de raccordement. Ce viaduc sera naturellement doublé d'une voie pour les véhicules ordinaires et les piétons. Ainsi l'agglomération de Douala prendra un caractère d'homogénéité qui lui fait un peu défaut maintenant, ce qui ne va pas sans créer quelques difficultés tant pour les besoins de l'administration que pour ceux du commerce.

6° *Construction d'une ligne à voie de 0 m. 60 de Garoua (Nord-Cameroun) au fleuve Logone (Tchad) (280 kilomètres) et constitution d'un approvisionnement de matériel de voie de 0 m. 60* — Quelle que soit la célérité que l'on puisse escompter pour la construction d'un chemin de fer dont les travaux ne peuvent se poursuivre qu'à l'avancement, il est évident qu'un délai assez long s'écoulera avant que le « Central-Cameroun » atteigne le point où il pourra remplir son rôle économique à l'égard de la vaste contrée que forment l'Adamaoua et le bassin occidental du Tchad. Si l'on considère qu'en dehors de ses possibilités agricoles, — élevage




A. Sarraut. — *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
Payot, Paris.

et culture du coton pour ne citer que les principales, — cette contrée détient peut-être au point de vue démographique le pourcentage le plus élevé qui se rencontre en Afrique noire, il apparaît de toute nécessité de la doter rapidement de moyens de communication avec l'extérieur moins rudimentaires et moins onéreux que le portage à dos d'homme ou d'animaux. La Bénoué, affluent du Niger, remplit ce rôle jusqu'à Garoua qui constitue le terminus de la navigation à vapeur. Une rupture de charge se produit là, jusqu'à Bangor, sur le Logone qui est lui-même navigable jusqu'à Fort-Lamy. Pour combler cette lacune, d'un développement de 280 kilomètres, une voie ferrée d'un écartement de 0 m. 60 suffira.

Le matériel de cette voie ne sera d'ailleurs pas perdu lorsque le « Central-Cameroun » atteindra le haut pays, car il fera partie de ce stock de voie étroite qu'il est nécessaire de constituer dans ces vastes régions africaines pour assurer la jonction des grandes artères ferroviaires et fluviales et former le réseau, peut-on dire, tentaculaire, qui permettra à la mise en valeur de ces contrées déshéritées, du seul fait de leur isolement, d'atteindre son maximum d'expansion.

## Section II

## ROUTES

Les Allemands avaient donné une certaine extension au réseau routier du Cameroun. Cependant, il ne faudrait pas, pour se faire une idée de son importance, s'en rapporter aux indications de la carte, dont le plus souvent les appellations sont excessives et qualifient de « route » ce qui n'est, en définitive, que « piste ». En vérité les routes dignes de ce nom, c'est-à-dire celles sur lesquelles la circulation en automobile est possible en toutes saisons, étaient peu nombreuses. La plus importante était celle qui reliait Yaoundé à Kribi, avec un embranchement partant de Lolodorf sur Ebolova.

Ces voies sont en bon état d'entretien, elles formeront une partie des affluents du rail prolongé, mais une partie seulement. Il faut en construire d'autres.

1° *Amélioration de la route d'Otélé (station du « Central-Cameroun ») à M' Balmayo, sur le Nyong (35 kilomètres).* — En tout premier lieu, il sera indispensable de transformer, avec une plate-forme à toute épreuve, la piste de 35 kilomètres qui relie Otélé, future station du Central-Cameroun, à M' Balmayo, origine de la navigation sur le Nyong. Cette voie sera en effet soumise au trafic intensif que ce cours d'eau déversera sur le rail et qui s'effectuera par camions automobiles.

2° *Construction et amélioration de diverses routes et pistes routières.* — Dans les régions que desserviront les chemins de fer et où l'importance de la production ne justifiera pas la construction de voies de 0 m. 60, c'est à la route automobilable que reviendra le rôle de collecteur du trafic. Certaines, comme celles de Yaoundé à Bafia, de Djang à Bana, s'imposent à premier examen. La première est déjà même ébauchée. Mais sur cette question le programme ne saurait apporter de plus amples précisions, car la création des voies secondaires est naturellement fonction de la construction de la voie principale.

Il va de soi que pour assurer une circulation à l'abri des interruptions ou des accidents, les ouvrages d'art devront être exécutés, suivant le cas, soit avec des charpentes métalliques, soit en maçonnerie.

3° *Achat de matériel de transport automobile.* — Enfin, si, sur certaines routes, l'initiative particulière trouvera son avantage à assurer les transports, tant pour le compte du commerce que pour celui de l'administration, par des moyens mécaniques, il n'en ira pas de même sur celles qui ne procureront que peu ou pas de bénéfices et sur lesquelles cependant il sera expédient, pour des raisons de célérité et aussi de progrès, de substituer la locomotion automobile au portage ou au traînage humain. D'où la nécessité de doter la colonie

du matériel nécessaire à cet effet : camions, remorques, ateliers de réparations, etc...

### Section III

## PORTS MARITIMES

*Extension du port de Douala.* — Dans la constitution de l'outillage économique du Cameroun, il est constant que le port de Douala a été jusqu'ici l'élément le moins favorisé. Sans doute, améliorant ce que la nature avait déjà fort bien fait, les Allemands avaient, en balisant la passe et en l'entretenant par des dragages, permis aux vapeurs de fort tonnage de remonter sans difficultés jusqu'à Douala. Mais le travail d'embarquement et de débarquement s'effectuait là, comme dans la rade de Souellaba, par le chalandage. Naturellement, les Allemands n'avaient pas l'intention de s'en tenir pour le terminus de leur transafricain à ces modes de transbordement un peu primitifs. On peut même penser que l'exécution de ce qui constituait un minimum d'aménagement avait été retardée par la conception d'un projet primitivement grandiose, réduit par la suite à de plus modestes proportions, et qui allait entrer dans le domaine de la réalisation au mois d'août 1914. Les événements ne le permirent pas et le résultat est que le port de Douala est entièrement à faire.

Par cette expression « entièrement à faire », il ne faudrait pas conclure à un effort similaire à celui accompli à Dakar, et il n'est peut-être pas inopportun d'établir ici les différences essentielles de ces deux grands exutoires de notre empire africain sur l'Océan, afin de mieux fixer l'opinion tant sur les conditions de leur aménagement que sur leur rôle respectif.

Tout d'abord, la configuration des lieux n'est pas la même. Le port de Dakar a dû être construit de toutes pièces; s'il est agrandi, il ne peut l'être que par l'adjonction de nouveaux bassins, à construire également en entier. Celui de Douala

est naturel et, si l'on peut dire, à tiroirs, c'est-à-dire que l'échelle des aménagements peut s'effectuer progressivement, par juxtaposition, au fur et à mesure de l'accroissement des besoins. En second lieu, Douala n'étant pas une escale sur une grande route maritime, n'aura pas le mouvement de bateaux de Dakar. Enfin, le trafic des deux ports est essentiellement différent. Celui de Dakar a comme facteur dominant l'exportation des arachides du Sénégal, bientôt du Soudan. L'arachide est le produit d'une récolte qui se fait à date fixe et qui, dans un délai déterminé, pour éviter la saison des pluies, doit être ou embarquée rapidement ou emmagasinée dans des docks immenses, car c'est un fret encombrant. Douala, comme produits encombrants, exporte l'huile et l'amande de palme; or, ces produits se préparent toute l'année sans qu'il soit possible de déterminer une période de fléchissement ou de surproduction. De ces différences essentielles, la conclusion à tirer est qu'il est superflu de créer à Douala de trop vastes entrepôts et de multiplier des wharfs d'accostage. Ce qu'il faut surtout, c'est améliorer les moyens de chargement de façon à réduire les manutentions et abréger les « jours de planche ». Ce programme est à réaliser entièrement. Il doit l'être d'autant plus rapidement que le mouvement des bateaux, comme celui du trafic indiqué par le tableau suivant, s'amplifiera considérablement avant même que le rail n'atteigne Yaoundé.

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910-1916 . . . | Aucun renseignement | | | |
| 1917 . . . . . | 69 | 134.689 | 14 | 2.772 |
| 1918 . . . . . | 45 | 81.895 | 7 | 1.386 |
| 1919 . . . . . | 100 | 425.996 | 33 | 20.289 |
| 1920 . . . . . | 114 | 576.325 | 29 | 11.729 |
| 1921 . . . . . | 176 | 437.689 | 6 | 336 |

En résumé, les travaux à entreprendre pour donner au ort les moyens d'action qui lui font défaut sont les suivants : mélioration et creusement du chenal pour permettre aux avires calant 8 mètres de parvenir à Douala à l'heure de la aute mer en morte eau, construction d'un quai permettant ux navires d'effectuer leurs opérations de chargement et de échargement, établissement d'un réseau de feux, amers, sémaphores, balises, etc., pour faciliter l'entrée des passes aux avires, reconstitution et amélioration du matériel roulant ctuel du service du port : ce matériel, qui provient en grande artie de l'ancien outillage allemand, est à reconstituer, en ffet, à peu près complètement ou exige des réparations importantes.

## Section IV
## ECLAIRAGE ET BALISAGE DE LA CÔTE

*Installation de phares dans les rades de Kribi et de Campo. — Balisage des passes et mouillages.* — Avant l'ouverture à 'exploitation du chemin de fer du Centre, le port de Kribi vait une importance supérieure à celui de Douala en ce qui ouche le trafic des marchandises. Bien que le rail ait réduit e transit par cette porte sur l'Océan, elle n'en reste pas noins la voie d'évacuation pour tout le pays desservi par la oute de Lolodorf à Kribi. Il est donc nécessaire de donner à ce port secondaire les moyens de faciliter son accès aux bateaux qui devront y faire des escales rapides pour recueillir le fret dans le minimum de temps. Les mêmes arguments militent en faveur de l'amélioration des atterrages dans la rade de Campo qui, plus au sud, sur la frontière du Muni, est l'exutoire d'une région riche en possibilités agricoles. Il faut donc procéder à des installations — phares et balises — qui permettent aux services de navigation d'avoir, avec le maximum de sécurité, les moyens de reconnaître les mouillages et d'y opérer le plus rapidement possible.

## Section V

## AMÉNAGEMENT DES COURS D'EAU

Les voies navigables du Cameroun sont assez peu nombreuses. Près de Douala se jettent le Vouri et la Dibamba. Le Vouri, navigable aux vapeurs à fond plat jusqu'à Yabassi, est utilisé pour l'évacuation des produits des plantations. Quelques aménagements pourront y être faits. La Dibamba et la Sanaga, jusqu'aux chutes d'Edéa, sont accessibles également aux petits vapeurs, mais elles ne présentent plus qu'un intérêt secondaire depuis la mise en exploitation du chemin de fer du Centre. Le seul cours d'eau qui, par le développement de son bief navigable et les possibilités du pays qu'il dessert, mérite de retenir l'attention est le Nyong.

1° *Amélioration de la navigabilité du Nyong.* — Des études qui ont été poursuivies en 1913 par une mission de techniciens, voici les conclusions que l'on peut tirer pour obtenir de cette voie d'eau son maximum de rendement.

Le cours inférieur jusqu'à M'Balmayo n'est pas praticable à la navigation. M'Balmayo qui sera relié au chemin de fer du Centre par une route de 35 kilomètres est l'origine d'un bief navigable qui, jusqu'à Abong M'bang, sur une longueur de 225 kilomètres, suffit dans son état actuel, sous la condition du balisage des fonds de sable, et pendant neuf mois de l'année, aux besoins de la navigation pour de petites embarcations à vapeur.

Pour améliorer cette navigabilité et la rendre possible pendant toute l'année, il suffit de procéder aux aménagements suivants : rehausser d'un mètre le plan d'eau par la construction, dans les parages de M'Balmayo, d'un barrage de 4 m. 50 de haut ; au delà d'Ayos, escale intermédiaire, effectuer des travaux de régularisation et des dragages du cours du fleuve ; un affluent de gauche du Nyong, le Long-Mapfog, qui, en toute saison a un débit important et à peu près cons-

tant, servira de réservoir pour maintenir le niveau du Nyong en saison sèche, sous la condition de construire près du confluent des deux cours d'eau, un barrage de 3 mètres de hauteur. On obtiendra ainsi, depuis M'Balmayo jusqu'en amont d'Ayos, peut-être jusqu'à Abong M'Bang, un mouillage minimum de 1 m. 30 à l'étiage, ce qui permettra la circulation des bateaux de 80 tonnes ayant, en pleine charge, un mètre de tirant d'eau.

Ces travaux sont d'autant plus intéressants qu'en reliant par une route le terminus Abong M'bang à Doumé, on assure la liaison avec la rivière navigable du même nom, qui se relie elle-même à la Kadéï et à Nola (Afrique équatoriale française).

2° *Matériel pour l'entretien des voies fluviales.* — Il est convenable de doter les services locaux chargés de la navigation fluviale d'un matériel d'entretien et de balisage des cours d'eau suffisant pour assurer par leurs propres moyens la continuité et la sécurité de la navigation fluviale.

## Section VI

## RÉSEAU DE COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES

1° *Installation d'un câble sous-marin entre Douala et Libreville* (*Gabon*). — Le Cameroun est relié par deux câbles sous-marins se dirigeant tous deux vers le nord, à Bonny (Nigéria) d'une part, à Lomé (Togo) d'autre part. Il ne l'est pas, vers le sud, à Libreville (Gabon). Or, afin de ne pas emprunter les câbles anglais qui sont onéreux et dont le trafic est déjà très chargé, afin d'éviter également de recourir à la ligne terrestre qui assure la liaison entre les câbles aboutissant à Lomé et à Cotonou (Dahomey), ce qui n'est pas sans inconvénient, afin d'avoir en un mot une voie sous-marine de communication directe avec la France, il est nécessaire de mouiller un câble entre Douala et Libreville, ce point étant en communication avec Brest, *via* Dakar.

Il sera également indispensable de procéder à une révision du câble de Douala à Lomé qui, depuis le début de la guerre, n'en a pas subi.

2° *Installation de postes de T. S. F. à Douala, Yaoundé et Garoua.* — Les Allemands avaient à Douala un poste de T. S. F. secondaire, qui était en relations avec la station à grande puissance de Kamina, au Togo. Détruit pendant les hostilités, il sera indispensable, surtout pour les communications avec les bateaux, d'en édifier un nouveau. Un autre devra être installé à Yaoundé, futur chef-lieu de la colonie qui communiquera avec la France par l'intermédiaire de la station en construction à Brazzaville (Afrique équatoriale française); enfin, un troisième à Garoua assurera, par celui de Fort-Lamy, la liaison avec le Tchad.

3° *Établissement de lignes télégraphiques.* — Des lignes télégraphiques établies avant notre occupation il reste, indépendamment de celles qui desservent les voies ferrées actuellement en exploitation, les suivantes : de Douala à Kribi ; de Kribi à Yaoundé, par Lolodorf; de Eséka à Ebolova, par Lolodorf; de Yaoundé à Akonolinga. Le réseau était plus important autrefois, mais ayant subi de grosses destructions pendant la campagne, il n'a pu être entièrement reconstitué.

Le programme à réaliser pour assurer dans de bonnes conditions le fonctionnement du système nerveux de la colonie comporte trois grands troncs principaux : 1° Douala, chemin de fer du nord, Djang, Foumbam, Banvo, Kontcha, N'Gaoundéré; 2° Douala, chemin de fer central, Yaoundé, Akonolinga, Doumé, Deng-Deng, N'Gaoundéré, Reï-Bouba, Garoua, Maroua; 3° Douala, Kribi, Lolodorf, Ebolova, Akoafim et au delà vers le Gabon.

Des embranchements à créer sur ces artères introduiront des liaisons entre elles de façon à assurer la pérennité des communications, lorsqu'une interruption se produit sur une ligne. Ils desserviront également les centres secondaires.

Section VII

## ASSISTANCE MÉDICALE

L'œuvre d'assistance entreprise par les Allemands au Cameroun avait, sans contredit, reçu une impulsion considérable tant au point de vue des formations sanitaires que du personnel technique. Les efforts que nous avons déployés, depuis notre occupation, ont déjà permis d'obtenir des résultats satisfaisants. Par malheur, la plupart des constructions datant de l'époque antérieure à 1914 ont été ou dérasées, ou sérieusement endommagées pendant la campagne. Il faut les remettre en état ; certaines même doivent être entièrement réédifiées. D'autre part, les Allemands s'étaient surtout préoccupés des régions côtières et de la grande forêt et avaient un peu négligé la région du nord, habitée par des populations islamisées.

Le programme à entreprendre est, dans ses grandes lignes, le suivant :

1° *Amélioration de l'hôpital de Douala.* — Cet établissement, qui a subi de sérieuses dégradations pendant la campagne et a dû suffire à une intensité d'hospitalisation pour laquelle il n'avait pas été préparé, doit recevoir d'urgence les réparations nécessaires. Il renferme des installations suffisantes pour les malades européens et indigènes, mais qui doivent être complétées par la création d'un service pour les femmes. Cette création s'impose en raison de l'augmentation de la population féminine et infantile de Douala.

Les logements du personnel sont insuffisants, ceux des infirmiers européens tombent en ruine et demandent à être remis à neuf.

Les infirmières européennes, dont le nombre devra vraisemblablement être augmenté, en présence des difficultés du recrutement des infirmiers, sont actuellement logées dans le pavillon des contagieux. Or, il est de toute urgence de ren-

dre ce pavillon, muni de grillages, à sa destination, et de construire un logement pour les infirmières.

Les 80 lits d'indigènes, dont dispose l'hôpital colonial de Douala, sont complétés par un nombre équivalent de lits appartenant à l'hôpital du service local, attenant à l'hôpital colonial, soit au total, environ 160 lits, nombre tout à fait suffisant pour le moment.

2° *Construction d'un hôpital pour Européens et indigènes à Garoua.* — Garoua est un gros centre de 10.000 habitants, situé au terminus de la navigation sur la Bénoué, principale voie d'accès au Tchad et au Cameroun septentrional. Il est le nœud des routes qui convergent vers le Tchad et l'Adamaoua. En dix jours, pendant trois mois de l'année, on peut descendre de Garoua sur Burutu, aux bouches du Niger, où accèdent les vapeurs de mer; Garoua restera, pendant longtemps, le grand entrepôt des marchandises et la métropole commerciale du Cameroun septentrional; les habitants et les voyageurs européens y sont nombreux; malheureusement le climat y est très pénible à cause de la faible altitude de la ville (230 mètres) et de sa situation sur les bords mêmes de la Bénoué, dont la vallée particulièrement chaude est, en amont, plate et inondée en hivernage. Le paludisme y sévit avec intensité.

Le poste médical de Garoua comprend déjà un bâtiment en maçonnerie, servant de logement au médecin et à l'infirmier européen, avec deux pièces pouvant recevoir les malades européens, un bureau, une salle de consultation, une pharmacie, des cases spéciales pour les malades indigènes non-contagieux et les malades à isoler. Il suffira de compléter cette installation à la manière des ambulances de première catégorie de l'Afrique équatoriale, qui doivent comprendre 10 lits pour malades européens hommes, 4 lits pour femmes européennes, 30 lits pour hommes indigènes, 20 lits pour femmes indigènes, 6 lits pour maternité et des locaux d'isolement pour des malades du sommeil et pour lépreux.

3° *Création d'infirmeries et d'annexes aux chefs-lieux des circonscriptions.* — Bien que l'assistance médicale doive,

pour rendre son maximum d'efficacité, être surtout mobile, il est indispensable, sans trop multiplier les formations sanitaires, d'en doter les centres principaux, tant pour les soins à donner aux européens que pour les cas graves indigènes. Comme en Afrique équatoriale, et dans les mêmes conditions, il faudra créer des centres d'assistance moins importants que les ambulances de première catégorie, mais capables de faire rayonner sur les populations l'influence salutaire de l'hygiène et de la prophylaxie des maladies évitables, chaque circonscription administrative du Cameroun devra posséder au moins une ambulance de deuxième catégorie fonctionnant comme dispensaire et comprenant, en moyenne, une vingtaine de lits, dont deux à quatre pour européens.

4° *Construction d'un lazaret a Douala.* — Les considérations qui ont été exposées à propos des lazarets maritimes à créer en Afrique équatoriale sont valables pour le Cameroun. La possibilité d'importation d'affections telles que la peste, la fièvre jaune et même la variole impose la création d'un lazaret au Cameroun. On a proposé l'emplacement de l'ancien sanatorium allemand pour convalescents, situé à la pointe de Souelleba, et qui a été complètement détruit. D'autre part, on a également envisagé la possibilité de le construire à Bonabéri, faubourg de Douala, sur la rive droite du fleuve. Mais la préférence doit être accordée à la pointe de Souellaba, en raison de la difficulté plus grande d'isoler les malades dans l'agglomération de Bonabéri, qui paraît susceptible de se développer.

5° *Construction d'un asile d'aliénés à Douala et à Yaoundé.* — La fréquence de l'aliénation mentale au Cameroun n'a rien qui doive surprendre. Quoique moins atteint que l'Afrique équatoriale française par la maladie du sommeil, le Cameroun est cependant assez sérieusement touché par cette affection et, par ailleurs, les maladies vénériennes et la syphilis y sévissent d'une façon particulièrement redoutable. Or, nous savons que maladie du sommeil et syphilis sont deux affections occasionnant l'aliénation mentale ; la seconde

est, avec l'alcoolisme, la grande pourvoyeuse des asiles. La lutte anti-vénérienne diminuera certainement le nombre des aliénés, mais en attendant les résultats de cette campagne, et pour éviter que les aliénés continuent à être internés dans les hôpitaux, ce qui n'est pas sans inconvénients, il importe de construire deux asiles, l'un à Douala, l'autre à Yaoundé. Dans ces deux localités importantes, les aliénés pourront être constamment surveillés par des médecins européens.

6° *Reconstruction de l'hypnoserie de Ayos.* — Les Allemands avaient fait de grands efforts pour doter le principal foyer de trypanosomiase de ce pays, la région du haut Nyong, d'un secteur de prophylaxie permettant de dépister et de traiter hâtivement tous les indigènes atteints de cette affection et de la localiser par des barrages efficaces. A Ayos, où il n'y a pas de mouches tsé-tsé, ils avaient créé un camp pour trypanosomés et un laboratoire. Cet établissement et ses annexes ont été complètement rasés pendant la campagne. Ils ont été reconstitués par des moyens de fortune, en raison de l'urgence qu'il y avait à reprendre sur les lieux mêmes la lutte contre la maladie du sommeil. Bien que ce fléau ne revête pas la même gravité au Cameroun qu'en Afrique équatoriale française, parce que son aire de dissémination est beaucoup moins étendue et surtout bien circonscrite, des mesures ont été prises pour la combattre efficacement, et il est permis d'avancer qu'elles ont été déjà couronnées de succès. L'hypnoserie qui a été établie traite déjà onze sommeilleux recueillis dans la brousse. Mais il faut qu'Ayos soit un centre d'éducation pour nos médecins et nos infirmiers : des constructions solides et bien comprises, un matériel moderne et complet pourront seuls lui permettre de remplir ce rôle.

7° *Constitution de parcs sanitaires mobiles.* — Enfin, il sera indispensable de constituer au Cameroun, comme en Afrique équatoriale, des parcs sanitaires mobiles qui permettent au praticien de se transporter avec tous ses instru-

ments de travail là où une épidémie surgit inopinément comme cela arrive fréquemment en Afrique.

## Section VIII

## BÂTIMENTS ADMINISTRATIFS

1° *Construction d'immeubles pour les services publics dans les centres administratifs.* — Les bâtiments des services publics, comme ceux de l'assistance médicale, ont reçu de rudes atteintes pendant la campagne. Dans certaines circonscriptions, les postes ont été complètement anéantis et c'est dans des paillotes que logent et travaillent nos fonctionnaires civils et militaires. Il est essentiel de remédier au plus tôt à cet état de choses, le bien-être matériel, d'ailleurs relatif, étant la condition *sine qua non* d'un bon rendement sous le climat équatorial.

D'autre part, la capitale du Cameroun était à Bouéa, qui est demeurée dans la zone attribuée à l'Angleterre. Les services du gouvernement ont été installés tant bien que mal à Douala, dans des immeubles qui n'étaient pas faits pour cette destination. C'est une des raisons, parmi beaucoup d'autres, qui ont milité en faveur de l'installation du chef-lieu à Yaoundé, car, ici comme là, tout est à peu près à faire, et avec plus de commodités à Yaoundé qu'à Douala, car les disponibilités en terrains ne font pas défaut.

2° *Construction de groupes scolaires et d'écoles professionnelles.* — Un gros effort de construction sera également imposé par la création de groupes scolaires et d'écoles professionnelles. Les Allemands, qui comptaient surtout sur les missions pour l'enseignement des indigènes, avaient peu de bâtiments officiels à cet usage. Sans négliger les concours qui peuvent lui venir de l'initiative privée, le gouvernement doit assumer au Cameroun, comme dans nos autres possessions, la tâche de diffuser l'instruction chez nos ressortis-

sants, en dehors de toute tendance confessionnelle, L'œuvre matérielle préalable à entreprendre pour les immeubles est donc considérable. C'est d'abord au chef-lieu, Yaoundé, où il faudra créer de toutes pièces le groupe scolaire supérieur, que se formeront tous nos futurs collaborateurs indigènes, y compris les maîtres ouvriers ; puis, dans tous les grands centres où devront être installés les groupes du degré secondaire. Dans les villages, les écoles, dirigées par des maîtres indigènes, seront naturellement construites en matériaux du pays.

---

CHAPITRE III

# INDOCHINE

L'Indochine est, à tous les points de vue, la plus importante, la plus développée et la plus prospère de nos colonies. Tant par le moyen d'emprunts qu'elle a réalisés, qu'à l'aide de ses ressources budgétaires, elle a poursuivi, avec méthode l'exécution d'un important programme de travaux publics. La moyenne annuelle des crédits inscrits au budget général pour travaux neufs est, pour les six dernières années (1915 à 1920 inclus), supérieure à 8.500.000 piastres, ce qui correspond à une cinquantaine de millions de francs par an. Toutefois, pour donner à ce pays, où des ressources naturelles immenses sont encore bien loin d'être entièrement exploitées, le moyen de les mettre en œuvre et de fournir à la métropole les produits dont elle a besoin, il est indispensable de compléter à bref délai, par un ensemble de grands travaux, l'œuvre déjà réalisée.

## Section Première

## PORTS MARITIMES

Les deux grands ports de sortie de l'Indochine sont Saïgon-Cholon et Haïphong. Les autres, Tourane, Ving-Bênthuy, Quinhon, Hatiên, Camranh, etc., paraissent devoir demeurer encore assez longtemps des ports secondaires,

soit à cause de leur position géographique, soit par suite de l'absence d'arrière-pays productif, soit à cause de leur disposition maritime.

Le port de Saïgon-Cholon est le débouché de la Cochinchine, du Cambodge et de l'Annam méridional et celui d'Haïphong est le débouché du Tonkin, de l'Annam septentrional et du Yunnan. C'est vers ces deux grands ports que sont concentrées les voies d'eau et les voies ferrées ; leur force attractive, leur importance comme marchés laissent prévoir que cette concentration ira en s'accentuant. Tout l'effort de première urgence doit donc porter sur l'aménagement et l'outillage des ports de Saïgon-Cholon et Haïphong.

1° *Aménagement des ports de Saïgon-Cholon et de Haïphong.* — A. — Saïgon-Cholon. — C'est à dessein que le port maritime de Saïgon et le port fluvial de Cholon, sont réunis et fondus en un seul. L'intime liaison économique des deux ports vient d'être complétée par une réunion administrative. Une organisation autonome très libérale avait été accordée au port de Saïgon : le Conseil d'administration qui le dirige vient de voir placer sous son autorité, par une série d'arrêtés du Gouverneur général de l'Indochine, le port fluvial de Cholon et ses canaux. Pour que la réforme administrative soit parfaite, il ne reste plus qu'à grouper en une municipalité unique les deux cités contiguës, pour le plus grand profit de l'une et de l'autre.

Un programme de travaux et d'organisation d'exploitation a été établi pour assurer le développement économique des deux ports conjugués à la suite de diverses études faites depuis 1917 et récemment arrêtées définitivement.

Les améliorations d'ordre technique doivent porter sur le trajet de la mer à Saïgon, sur le port de commerce de Saïgon, sur le trajet de Saïgon à Cholon et le port de Cholon.

Telle qu'elle existe actuellement, la voie d'accès de la mer à Saïgon est, malgré ses sinuosités, facilement praticable aux

A. MEUNIER.

A. SARRAUT. — *La mise en valeur des Colonies Françaises*
PAYOT, PARIS

navires de 180 mètres de longueur. Pour rendre cet accès encore plus aisé, on a entrepris le dragage de la passe dite du « Banc de Corail », qui sera achevé à la fin de 1922 ; il conviendra ensuite de draguer les autres seuils de la rivière, afin d'enlever la vase accumulée contre les parties convexes. En dernier lieu, des travaux seront exécutés pour faciliter la navigation au coude de l'est.

Le port de Saïgon est susceptible de satisfaire à un trafic beaucoup plus important que le trafic actuel, moyennant quelques améliorations relativement peu coûteuses.

Il faut, tout d'abord, compléter les installations du quai de Khan-hoi, en les équipant avec des voies Decauville et des grues roulantes, ce qui permettra d'utiliser les magasins existants dans de meilleures conditions, en facilitant les débarquements, les transports, etc... Ensuite, il faudra construire de nouveaux magasins, et les compléter par des dispositifs spéciaux, pour y déposer certaines marchandises, tels que fers, rails, chaudières, etc... qui sont encombrantes et nécessitent des manutentions délicates. Enfin, il faudra assurer sur l'ensemble des quais toutes les liaisons indispensables avec les chemins de fer et les routes.

Simultanément, le trajet de Cholon à Saïgon et le port de Cholon lui-même, qui doit demeurer l'entrepôt des paddys et riz de la Cochinchine et du Cambodge, seront améliorés par les travaux ci-après :

Le canal de doublement de l'Arroyo chinois et les trois canaux transversaux qui l'unissent avec celui-ci et avec le canal des Poteries, ayant été récemment construits, la tâche la plus urgente est le dragage de l'Arroyo chinois et du canal des Poteries, qui, trop étroits et enserrés, ne permettent pas d'assurer, même avec le nouveau canal, l'énorme trafic fluvial de Cholon à Saïgon, qui s'élève annuellement à près de 8 millions de tonnes.

Il conviendra ensuite de draguer, afin de les approfondir, les trois nouveaux canaux transversaux reliant le canal de doublement à l'Arroyo chinois et le canal des Poteries.

Après quoi il faudra construire des voies ferrées, des routes

et des ponts, pour desservir les terre-pleins, les magasins généraux, etc...

Enfin, dans le port de Saïgon proprement dit, les travaux prévus comprennent des postes d'amarrage nouveaux, un quai à charbon et l'agrandissement du bassin de radoub de l'arsenal, pour l'allonger de 30 mètres, ce qui permettra, avec un bassin de 180 mètres de long, de suffire aux besoins du commerce.

La réalisation de ce programme se poursuit progressivement sur les fonds du budget du port et du budget général. Elle doit être poussée activement pour que le port puisse faire face à un trafic dont le tableau ci-après permettra d'apprécier toute l'importance, encore qu'il n'indique pas le trafic fluvial qui se chiffre annuellement par 550 à 600 entrées de navires, avec un tonnage de 100.000 à 120.000 tonnes :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 577 | 1.565.116 | 3.017 | 476.173 |
| 1911 . . . . . | 421 | 1.196.849 | 2.742 | 444.269 |
| 1912 . . . . . | 390 | 1.053.640 | 2.488 | 434.422 |
| 1913 . . . . . | 583 | 1.690.932 | 2.829 | 532.705 |
| 1914 . . . . . | 672 | 1.798.977 | 7.594 | 663.575 |
| 1915 . . . . . | 643 | 1.506.683 | 8.369 | 594.850 |
| 1916 . . . . . | 721 | 1.674.527 | 3.125 | 329.335 |
| 1917 . . . . . | 743 | 1.584.786 | 3.311 | 323.143 |
| 1918 . . . . . | 848 | 1.625.264 | 2.934 | 261.219 |
| 1919 . . . . . | 514 | 1.243.143 | 3.068 | 272.232 |
| 1920 . . . . . | 685 | 1.871.759 | 3.355 | 435.983 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

B. — *Haïphong.* — Le programme des travaux du port de Haïphong, comme celui du port de Saïgon-Cholon, a été aussi

étudié concurremment par l'Administration des travaux publics et par la mission confiée à la maison Fougerolle frères.

Les améliorations d'ordre technique à réaliser portent sur le trajet de la mer à Haïphong et sur le port lui-même.

Tout d'abord, l'accès du port doit être amélioré. Les navires qui viennent du large reconnaissent la terre, le jour, par l'aspect des montagnes de Doson, de Hondau et de la Cac-Ba, la nuit, par l'ensemble des deux phares de Hondau et des îles Norway. La navigation, dans ces parages, est rendue assez dangereuse par les brouillards, les courants et les typhons. De novembre à avril, les brouillards sont tellement épais qu'un navire risque d'approcher de Hondau et des Norway sans voir les phares. On avait envisagé, pour parer à ces difficultés, la construction d'un phare de première grandeur, mais, après études, il semble suffisant de prévoir une installation de sirènes-avertisseurs au phare des Norway, îles qui sont seules accores et vraiment dangereuses.

La voie d'accès du port comprend : le chenal maritime du Cua-Nam-Trieû (profondeur minima de 5 m. 50 à 6 m. 40 suivant les saisons), le Cua-Nam-Trieû proprement dit (profondeur variant de 10 à 17 mètres), la coupure de Dinh-Vu (profondeur minima de 7 m. 30), le chenal intérieur du Cua-Cam (profondeur de 5 m. 90 à 10 mètres). Un navire d'un tirant d'eau de 8 mètres est quelquefois dans l'impossibilité de remonter jusqu'à Haïphong et dans l'obligation d'aller mouiller en baie d'Along. Il faut créer sur tout le parcours un chenal de la profondeur de 8 m. 50 qui sera praticable aux mortes eaux à des navires ayant un tirant d'eau de 7 m.75 et, aux marées moyennes, à des navires calant 8 m. 50. Ce chenal devra être réalisé par une utilisation rationnelle des forces naturelles beaucoup plus que par des moyens mécaniques et devra être susceptible d'un approfondissement ultérieur à 9 m. 50 et plus si cela devient nécessaire.

Les travaux déjà exécutés provoquant un approfondissement spontané de Cua-Cam, toute la difficulté réside dans l'amélioration du chenal creusé dans la barre maritime du Cua-Nam-Trieû. Elle sera obtenue par l'augmentation de

l'intensité des dragages, par l'endiguement du chenal maritime et par l'augmentation du courant de jusant du Cua-Nam-Trieû.

Il convient, pour l'avenir immédiat, de remplacer les postes d'amarrage mouillés sur corps morts par des estacades métalliques galvanisées, d'approfondir le Cua-Cam devant les appontements, en modifiant le nombre et la longueur des épis en enrochement de la rive gauche, d'augmenter les dimensions du dock flottant, de monter sur portique la grue de 20 tonnes existant actuellement, d'installer des grues roulantes sur les appontements et une grue flottante de 30 tonnes. Pour plus tard, il faut prévoir la création d'une annexe du port dans le haut Cua-Nam-Trieû, l'allongement des appontements et la construction d'un bassin de radoub. Ces travaux du port proprement dits sont en cours d'exécution au moyen d'une subvention du budget général.

On a envisagé de modifier partiellement cette voie d'accès en substituant à l'entrée par le Cua-Nam-Trieû une entrée par le Lach-Huyen, qui exigerait la création d'un chenal dans la barre maritime de ce fleuve, et le creusement d'une coupure dans la presqu'île de Hanam sur 6 kilomètres de longueur. Cette solution qui est recommandée par la mission Fougerolle n'a l'agrément ni des services maritimes, ni de la Chambre de commerce de Haïphong. Des études sont en cours en vue d'arriver à un accord définitif sur la solution la meilleure.

En plus des travaux nécessaires pour assurer en tout temps l'accès du port aux plus grands navires, le port lui-même demande diverses améliorations : allongement des appontements en amont et en aval, dragage des parties du port où stationnent les navires dont les opérations se font en dehors des docks, extension et complément d'outillage de ceux-ci.

Mais, malgré l'utilité des travaux ci-dessus, le port d'Haïphong, avec ses vastes appontements sillonnés de voies de 0 m. 60, avec ses magnifiques magasins qui occupent une surface de 113.360 mètres carrés, dont 34.500 sont couverts, le port lui-même est susceptible, tel qu'il est, de satisfaire à

un trafic beaucoup plus important que celui de ces dernières années :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 252 | 267.297 | 2.553 | 276.267 |
| 1911 . . . . . | 269 | 249.768 | 3.271 | 350.189 |
| 1912 . . . . . | 296 | 264.491 | 3.746 | 275.439 |
| 1913 . . . . . | 323 | 423.230 | 3.586 | 309.815 |
| 1914 . . . . . | 305 | 353.555 | 3.127 | 354.778 |
| 1915 . . . . . | 388 | 558.810 | 2.945 | 356.623 |
| 1916 . . . . . | 244 | 417.909 | 2.745 | 370.611 |
| 1917 . . . . . | 248 | 388.533 | 2.702 | 351.181 |
| 1918 . . . . . | 375 | 392.464 | 3.059 | 275.133 |
| 1919 . . . . . | 414 | 560.023 | 3.068 | 272.232 |
| 1920 . . . . . | 363 | 511.393 | 3.355 | 435.983 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

2° *Aménagement du port de Tourane.* — Tourane est le port de l'Annam central. Sa rade est régulièrement fréquentée par les navires à vapeur et les jonques qui font le cabotage entre Saïgon et Haïphong. Le tableau ci-après indique l'importance de son trafic :

*Voir tableau page suivante.*

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 21 | 23.240 | 1.111 | 301.076 |
| 1911 . . . . . | 17 | 16.027 | 1.221 | 340.567 |
| 1912 . . . . . | 25 | 24.431 | 1.293 | 336.334 |
| 1913 . . . . . | 19 | 16.865 | 2.516 | 364.116 |
| 1914 . . . . . | 22 | 18.487 | 3.118 | 317.984 |
| 1915 . . . . . | 13 | 13.905 | 3.083 | 315.428 |
| 1916 . . . . . | 20 | 12.469 | 3.090 | 335.730 |
| 1917 . . . . . | 22 | 10.574 | 2.666 | 282.250 |
| 1918 . . . . . | 29 | 11.360 | 3.438 | 120.079 |
| 1919 . . . . . | 49 | 27.909 | 3.260 | 189.931 |
| 1920 . . . . . | 39 | 18.463 | 3.052 | 240.635 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

Tourane est appelé à voir son importance augmenter avec la construction des lignes de chemin de fer de Vinh à Dongha et de Tourane à Nhatrang, dont il sera parlé tout à l'heure. Il doit être mis en mesure de satisfaire aux besoins présents et futurs de la navigation.

3° *Aménagement du port de Kouang-Tchéou-Wan.* — Par une convention en date du 16 octobre 1899, nous avons obtenu de la Chine la cession à bail du territoire de Kouang-Tchéou-Wan. Par lui-même, le centre de Kouang-Tchéou-Wan est une localité de peu d'importance. Mais sa possession nous permet d'y attirer le commerce des provinces du Kouang-Si et du Kouang-Toung, et ce port possède de ce chef une importance politique et économique considérable pour nos relations avec la Chine. Les travaux à y faire ne sont pas très importants et consistent principalement à améliorer l'accès du port à la mer.

## Section II

## HYDRAULIQUE

1° *Extension et amélioration des canaux de la Cochinchine.* — L'aménagement de l'admirable réseau de voies d'eau de la Cochinchine, commencé par les amiraux et continué par les gouverneurs généraux de l'Indochine, est une des parties les plus belles de l'œuvre coloniale française. L'accroissement extraordinaire de la production de riz (les sorties annuelles du port du Saïgon ont triplé en vingt ans et atteignent, dans les bonnes années 1 million 1/2 de tonnes) résulte des grands travaux d'hydraulique agricole qui ont été exécutés et qui consistent simplement dans le creusement d'un réseau de canaux qui ont le quadruple but de drainer les terres deltaïques, d'y amener l'eau douce, d'en permettre l'accès aux colons annamites et d'ouvrir les voies faciles du transport par eau.

Il faut continuer sans arrêt l'exécution de ces canaux agricoles par dragage mécanique. Les crédits affectés à ces travaux comportent une dépense annuelle de 1.520.000 piastres, dont 1.200.000 fournies à titre de subvention par le budget général, 250.000 par le budget local de Cochinchine, et 70.000 par les budgets provinciaux. Par cette heureuse politique agricole, la Cochinchine est arrivée à mettre en culture de nouvelles rizières, à raison de 31.000 hectares par an. Mais les terres libres et propres à la culture sont encore très étendues et permettent d'escompter pour la colonie une prospérité merveilleuse.

Touchant les canaux de Cochinchine, le programme des travaux comporte le creusement d'un certain nombre de canaux nouveaux, d'une part, dans la partie sud de la plaine des Joncs, et, d'autre part, dans la région du « Transbassac ». Ces travaux permettront de réaliser presque complètement la mise en culture de tout l'ouest du delta, à l'exception de l'extrême pointe de la presqu'île de Camau et de quelques

régions des provinces de Rachgiâ, de Hâtien, de Longxuyên et de Chaudoc, qui demandent des compléments d'étude pour fixer le tracé des ouvrages, soit en raison de la nature des terrains, soit en raison de l'importance des inondations causées par les crues du Mékong.

La superficie à mettre immédiatement en valeur est de 110.000 hectares. La dépense prévue par hectare est assez élevée (100 piastres) parce qu'on suppose que la zone d'attraction de chaque canal ne s'exercera que sur une bande de terrain de 4 kilomètres. En réalité, la mise en valeur s'étendra à plusieurs kilomètres de chaque côté, surtout si les collectivités ou les individus intéressés creusent des canaux secondaires débouchant dans les canaux principaux. Le seul produit direct de ces travaux (vente des terrains et augmentation de l'impôt foncier) couvrira les dépenses d'entretien et d'exploitation et même une partie des dépenses du premier établissement.

2° *Travaux d'irrigation.* — En dehors de la Cochinchine, il faut avoir recours à l'irrigation au Tonkin, en Annam et au Cambodge, soit pour doubler le rendement des terres déjà cultivées, au moins en partie, soit pour permettre l'utilisation des terres actuellement incultes. A ces travaux, les budgets annuels de l'Indochine consacrent déjà d'importantes sommes. Mais ils sont trop nécessaires au bien-être de la population pour qu'on ne cherche pas, par tous les moyens possibles et par des ressources exceptionnelles, à en assurer la plus prompte réalisation.

On doit, d'une part, sur les terres déclives, procéder par barrages à des distributions gravitaires d'irrigations susceptibles de régulariser les récoltes en dépit des variations météorologiques et, d'autre part, sur les terres basses des deltas, user de pompages mécaniques qui pourront avoir un double effet d'irrigation, contre la sécheresse, et d'assèchement, en cas d'afflux exagéré ou de stagnation des eaux.

Le tableau ci-après indique les travaux dont l'exécution immédiate est envisagée :

# PORT DE HAIPHONG

Echelle : $\frac{1}{250.000}$

5 0 5 Kil

Sables et Vases. • Feux

Routes des Navires.

Haïphong
Tvang-Chau
S. Kien Thay
Song Bach Dang
Ile de Dinh Vu
Vu Yen
Ha Doan
Niem Nghia
Luc Hanh
Luong Khé
Dong Xa
Dinh Vu
Cua Lach Tray
Qui Kim
Song Sang
Song Da Do
Pointe Dô Son
Do Son
Cua Nam Trieu
Cua Cam
I. des Deux Song
Song Gia
Quang Yen
Song Chang
Song Nam
Song Canh Xy
Port Courbet
Hongay
Cua Luc
Lac Cers
aux Crabes
Baie d'Halong
Baie des Faï-tsi Long
Vde la Mangue
Ile de la Cac Ba
Lach Huyen
Passe Henriette
Baie de Lan Ha
Pte Do Son
Presqu'île de Do Son
Hoang Chau
Hon Dau
Golfe du Tonkin
Iles Norway
de Norway

Echelle : $\frac{1}{500.000}$

5 0 10 20 Kil

A. Meunier.

A. Sarraut. — *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
Payot, Paris.

| IRRIGATIONS | SUPERFICIE mise en valeur exprimée en hectares | DÉPENSE par hectare exprimée en piastres |
|---|---|---|
| Tonkin : | | |
| Casier de Kesat (pompage) . . . . . . | 120.000 | 45 |
| Casiers de Hadong, de Sontay et de Bacninh (pompage) . . . . . . . . . . | 110.000 | 45 |
| Casier de Songcau (gravité) . . . . . | 35.000 | 68 |
| Annam : | | |
| Thanhhoa (gravité) . . . . . . . . . | 50.000 | 80 |
| Vinh-Hatinh (pompage). . . . . . . . | 50.000 | 50 |
| Quangngai (pompage). . . . . . . . . | 20 000 | 50 |
| Phuyên (gravité) . . . . . . . . . . | 17.000 | 80 |
| Autres provinces . . . . . . . . . . | 20.000 | 50 |

Au Cambodge, les terres vacantes couvrent 7 millions d'hectares sur lesquelles plus de 2 millions sont constituées par des terres rouges à grande fertilité. Le problème de la production agricole (riz et coton) est ici un double problème de transport et d'irrigation. Le grand fleuve Mékong, en effet, qui constitue une voie axiale, n'a que des affluents asséchés et impraticables aux basses eaux. Les récoltes ne peuvent sortir que durant quelques mois, quelques semaines, quelques jours même sur certains torrents. L'apparence de la cartographie hydraulique du Cambodge est trompeuse. Ce pays ne peut compter que sur des voies terrestres pour une exploitation intense et régulière. C'est ainsi que le chemin de fer de Saïgon à la frontière siamoise dont il sera parlé plus loin prend une haute valeur économique. Les irrigations y rencontreront plus de difficultés qu'ailleurs. On avait pensé, à un certain moment, à utiliser les eaux des Grands Lacs, en construisant un barrage sur le Tonlé-Sap, mais ce travail, après études approfondies, fut reconnu inutile pour l'irrigation à cause de l'absence de déclivité suffisante, ruineux pour

les populations vivant au bord du lac, dangereux pour la santé publique, et d'une dépense hors de proportion avec des résultats pratiques. D'une façon générale, d'ailleurs, les faibles pentes du cours inférieur du Mékong rendent difficiles les irrigations par gravité.

Toutefois, une reconnaissance récente, faite dans la région de Khône, permet d'espérer qu'il ne sera pas impossible de dériver le Mékong, en amont des chutes de Khône, pour rejeter une partie de son débit d'étiage dans les vallées du Stung-Sen et du Stung-Chinit. Ces travaux devront faire l'objet d'études détaillées qui seront très longues en raison de l'étendue des régions à mettre en valeur et de leurs difficultés d'accès à l'heure actuelle.

Cependant le Service des Travaux publics du Cambodge a pu aussi établir pour la province de Kompong-Speu un avant-projet d'irrigation gravitaire qui permettra la mise en valeur de 42.000 hectares, la dépense par hectare étant évaluée à 75 piastres. Le réseau de Prek-Thnot comportera la construction d'un barrage à quelques kilomètres en aval de Kompong-Speu, l'établissement de deux canaux principaux sur la rive droite et gauche et de cinq branchements secondaires.

Des études ont été faites en vue de l'irrigation en deuxième urgence de la plaine de Suong dans la province de Kompong-Cham avec les eaux à provenir du Prek-Chlong.

L'ensemble des travaux d'irrigation à effectuer en Cochinchine, au Tonkin, en Annam et au Cambodge permettra la mise en valeur de 557.000 hectares pour une dépense moyenne de 59 piastres par hectare.

3° *Protection du Tonkin contre les inondations.* — De tous temps, le Fleuve Rouge a été, par ses inondations, le fléau du Tonkin. La consolidation des digues qui l'enserrent a fait des progrès certains, mais le problème, fort complexe, n'a pas été jusqu'ici résolu.

Les digues peuvent contenir dans leur état actuel, au moins pendant quelque temps, les crues du Fleuve Rouge, sauf celles qui atteignent la cote de 11 mètres environ à Hanoï.

Lorsque la durée de ces crues dépasse quelques jours, les digues trop faibles, s'imbibent d'eau et s'affaissent en donnant lieu à une coupure ; la coupure se produit également si, à la suite d'une corrosion des berges, la digue est entamée et enlevée par le courant, ou bien, si la crue dépassant notablement la cote de 11 mètres, les digues sont submergées en certains points.

En réalité, on n'a pas pu établir qu'une seule des inondations du Tonkin soit due exclusivement à l'une de ces deux dernières causes : corrosion ou submersion des digues, tandis qu'il y a des exemples nombreux de ruptures produites par la première cause : imbibition et affaissement des digues.

Il est à remarquer au contraire que pour les autres fleuves endigués : Loire, Pô, Theiss, Mississipi, l'inondation due à l'imbibition est presque inconnue ; on ne craint que l'inondation par submersion ou par corrosion.

La première tâche à accomplir est donc le renforcement et l'assainissement des digues pour les rendre capables de résister aux crues ordinaires du fleuve, même quand elles sont un peu longues.

Supposons que l'on soit arrivé à une quiétude complète de ce côté, il restera à défendre les digues contre les corrosions occasionnées par les crues ordinaires dans les régions où elles sont menacées. Ce travail de défense est en cours sur plusieurs sections, mais il devra être généralisé.

Les travaux de ce genre sont à prévoir pendant longtemps, car il ne faut pas espérer fixer le lit du fleuve Rouge dans une période de quelques années, pas plus qu'on n'y est parvenu pour les autres fleuves endigués depuis longtemps en France et en Amérique.

Si enfin l'imbibition n'était plus à craindre et la corrosion étant prévenue à temps on est maître des crues qui atteignent la cote de 11 mètres à Hanoï et s'y maintiennent pendant deux ou trois semaines, il reste à se préoccuper des crues qui dépassent la cote de 11 mètres.

Depuis quelques années d'ailleurs, ces crues, dites excep-

tionnelles, sont devenues la règle et on peut se demander si, contrairement à ce qui se passe pour les autres fleuves endigués, le lit du fleuve Rouge n'a pas tendance à s'exhausser. Les études actuelles permettront dans l'avenir de donner une solution à ce problème. La question des crues dépassant la cote de 11 mètres a donc un intérêt actuel et un intérêt possible d'avenir.

En superposant plusieurs graphiques, on voit que les crues ont un régime compris entre les cotes de 11 mètres et de 11 m. 30, dont la durée peut dépasser une et même deux semaines. Au-dessus de ce régime, elles présentent une pointe plus ou moins marquée, qui ne dure que deux ou trois jours au maximum et peut dépasser de 80 centimètres le régime de la cote de 11 m. 30.

C'est cette pointe qui particularise le fleuve Rouge dans la série des autres fleuves endigués. Ceux-ci ont des crues longues et régulières et on se contente pour écouler leurs eaux d'araser les digues à une hauteur convenable.

L'absorption d'une pointe de deux ou trois jours ne justifie pas une pareille dépense ; il faut tâcher d'avoir des défluents pour la dériver.

On voit donc le plan à adopter : pour la hauteur comprise entre 11 mètres et 11 m. 30, qui est une sorte de hauteur de régime, il faut mettre les digues en état jusqu'à cette cote afin d'assurer l'écoulement courant ; pour la pointe, il faut un défluent.

Actuellement, le programme de renforcement des digues et des travaux d'enrochements pour fixer le lit dans les courbes, est achevé dans son ensemble. La question des défluents est à l'étude, et le service des travaux publics envisage l'amélioration du canal des Rapides et du Song-Calo, ce qui nécessitera des travaux dont l'importance ne peut être fixée qu'après études définitives.

Pour se rendre compte de l'ordre de grandeur des travaux à effectuer et du phénomène à combattre, il est utile d'indiquer que le débit à détourner atteint près de 11.000 mètres cubes (débit maximum du Rhône à Avignon) et le cube total,

pour des crues comme celle de 1913, de 10 milliards de mètres cubes.

4° *Aménagement des chutes d'eau et des forces hydrauliques.* — L'abondance des pluies annuelles en Indochine et la disposition des montagnes du pays, si abruptes du côté de la mer, font que la colonie dispose d'un nombre considérable de chutes d'eau représentant une force utilisable de plusieurs millions de chevaux. Quelques-unes de ces chutes ont déjà fait l'objet de demandes de concessions en cours d'instruction.

En Cochinchine, les chutes de Trian, sur le Donaï, ont une force d'environ 80.000 chevaux.

Au Tonkin, les chutes de Déo-Danh ont une force disponible d'environ 15.000 chevaux, et les chutes de Chobo sur la Rivière Noire, une force d'environ 80.000 chevaux ; la Rivière Noire et le Song-Ky-Kong présentent en outre une série très importante de chutes peu élevées, mais à un grand débit d'étiage.

En Annam, les chutes du Krong-Pha avec dérivation du haut Danhim, présentent une force disponible d'environ 20.000 chevaux. Le Danhim et ses affluents développent toute une série de chutes de 10 à 30 mètres de hauteur avec des débits d'étiage variant de 2 à 150 mètres cubes à la seconde. Il n'est pas exagéré de penser que ce seul bassin pourrait fournir plus de 50.000 chevaux en force utilisable industriellement.

Les travaux faits pour l'irrigation du Tonkin et de l'Annam donneront aussi des chutes utilisables, au moins en partie, pour la production d'énergie électrique.

Enfin le Mékong lui-même, quand le développement industriel de sa vallée le justifiera, pourra être une source formidable d'énergie.

Jusqu'à présent, le manque d'utilisation industrielle possible a empêché que l'on procédât à l'aménagement des forces hydrauliques de l'Indochine dont l'inventaire a été prescrit depuis 1912. Les demandes de concessions qui ont été formulées montrent que cette période d'inutilisation est termi-

née, et qu'il faut prévoir, en secondant et en contrôlant les initiatives privées, le développement rapide des installations hydro-électriques de la colonie.

## Section III

## VOIES FERRÉES

1° *Achèvement du tronçon Vinh-Dongha* (*300 kilomètres*) *du Transindochinois.* — Le chemin de fer Transindochinois commencé il y a vingt ans, doit relier politiquement et économiquement le Tonkin et la Cochinchine, Hanoï et Saïgon en passant par Hué. Il part de la frontière de Chine et doit traverser toute la péninsule dans une direction sensiblement nord-sud. La ligne est construite dans le nord, de la frontière de Chine à Hanoï et de Hanoï à Vinh, — dans le centre de Dongha à Tourane, — dans le sud, de Nhatrang à Saïgon. Il y a deux solutions de continuité : la coupure Vinh-Dongha (300 kilomètres) et la coupure Tourane-Nhatrang (600 kilomètres).

Il est de première urgence de supprimer la coupure Vinh-Dongha afin de mettre en communication directe tout le réseau du nord avec Hué et le port de Tourane. Le tronçon Tourane-Dongha, se trouvant ainsi rattaché à un réseau cohérent, pourra permettre enfin une exploitation normale et rémunératrice, tandis que jusqu'à présent ces 175 kilomètres de railway n'ont produit que du déficit :

*Voir tableau ci-contre.*

## Chemin de fer de Tourane à Dongha

| s | Longueur moyenne exploitée | Voyageurs à un kilomètre | Tonnes kilométriques | Recettes totales | Recettes par kilomètre exploité | Dépenses totales | Dépenses par kilomètre exploité | Produit net de l'exploitation | Coefficient d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 0. | 174 | 8.163.741 | 452.780 | 211.326 | 1.208 | 490.704 | 2.804 | —279.378 | 232,2 |
| 1. | 174 | 9.167.510 | 609.198 | 245.207 | 1.401 | 496.941 | 2.840 | —251.734 | 203 |
| 2. | 174 | 12.211.453 | 1.008.785 | 326.765 | 1.878 | 456.448 | 2.623 | —129.683 | 139 |
| 3. | 175 | 10.784.695 | 758.912 | 322.440 | 1.845 | 535.290 | 3.060 | —212.850 | 166 |
| 4. | 175 | 10.534.196 | 1.189.754 | 328.824 | 1.879 | 498.210 | 2.847 | —169.386 | 178 |
| 5. | 175 | 9.827.072 | 983.587 | 300.789 | 1.720 | 571.046 | 3.263 | —270.257 | 190 |
| 6. | 175 | 13.885.592 | 1.187.171 | 499.182 | 2.853 | 654.741 | 3.740 | —155.559 | 131 |
| 17. | 175 | 14.616.653 | 952.947 | 563.109 | 3.218 | 726.482 | 4.151 | —163.373 | 129 |
| 18. | 175 | 11.983.825 | 676.375 | 533.050 | 3.046 | 896.700 | 5.124 | —363.650 | 168 |
| 19. | 175 | 14.697.251 | 1.239.609 | 1.067.514 | 6.100 | 1.636.654 | 9.352 | —569.140 | 153 |
| 20. | 175 | 14.114.655 | 1.054.276 | 2.278.233 | 13.108 | 2.992.760 | 17.101 | —714.527 | 131 |
| 21. | 175 | 12.470.060 | 1.800.000 | 1.409.363 | 8.054 | 1.904.750 | 10.881 | —494.813 | 135 |

L'exécution de la ligne de Vinh à Dongha, autorisée par la loi du 26 décembre 1912, est commencée depuis 1915 sur la section Vinh-Tanap (92 km. 500); sur cette section, il n'a été possible, à cause de la guerre, que d'entreprendre les travaux d'infrastructure. L'achèvement de cette section aurait nécessité, pour les ponts métalliques, le matériel de voie et le matériel roulant, la fourniture de produits métallurgiques qu'il était impossible de se procurer pendant la guerre. Les terrassements sont à peu près terminés, ainsi que les piles et culées de la plupart des ouvrages d'art; il reste à exécuter les tabliers des ponts, qui font actuellement l'objet d'un concours entre les constructeurs, à poser le ballast et la voie,

et à équiper la ligne en matériel roulant, remises et stations. Pour la deuxième section Dongha-Nganson (132 kilomètres), les projets techniques sont approuvés. Enfin, les projets techniques de la troisième section Tanap-Nganson (73 kilomètres) ont fait l'objet d'une simple approbation de principe de la part du département des Colonies. L'insuffisance des ressources financières jusqu'ici réalisées, avait empêché de continuer les travaux entrepris. La loi du 21 juin 1921 a permis au Gouvernement Général d'émettre en Indochine un emprunt de 6 millions de piastres, afin de reprendre et d'achever les travaux commencés. La colonie a trouvé en elle-même les ressources financières dont elle a besoin pour la continuation des travaux de cette ligne.

2° *Chemin de fer de la côte d'Annam au Laos* (*187 kilomètres*). — Ce chemin de fer présente un double intérêt.

D'abord un intérêt local. Le Laos est un pays actuellement « bouché ». Ses produits ne peuvent sortir que par la voie fluviale du Mékong qui, malgré les travaux effectués, est un instrument fort imparfait et comportera toujours beaucoup de risques. Le Mékong supporte un flottage annuel de 5.000 à 6.000 billes de teck descendues des forêts du Laos siamois. Le rendement de cette voie fluviale est médiocre et ne peut que le rester. Les sous-produits forestiers (gommes, résines, laques, etc...) sont transportés par sampans et charrettes à bœufs et se dirigent sur Bangkok, capitale du Siam. La plus grosse partie du commerce du haut et du moyen Laos se fait par l'intermédiaire de la métropole siamoise. Les ressources minières sont, en l'état actuel des choses, complètement inexploitables.

Le « débloquage » du Laos ne peut se faire que par le rattachement à la côte d'Annam par une voie ferrée aboutissant entre Vinh et Tourane et partant du grand bief moyen du Mékong qui, de Savannaket à Ventiane, constitue une voie d'eau de 600 kilomètres toujours navigable. Il importe que nous devancions les Siamois qui projettent l'établissement d'un chemin de fer de Bangkok au Mékong. La ligne du Mékong à la côte d'Annam mettrait le grand fleuve à

douze heures de Vinh, à vingt-quatre heures d'Haïphong et à trente heures de Tourane.

L'intérêt mondial de cette ligne réside en ce fait qu'elle constituera un tronçon du transasiatique-sud. Quand le chemin de fer siamois de Korat aura atteint le Mékong et sera soudé à la voie française « Mékong-côte d'Annam », on pourra aller de Moulmein ou de Singapore à Bangkok, Hanoï et Canton, de l'Inde à la Chine à travers l'Indochine.

Tous les projets qui ont été établis comportent la même difficulté : la traversée durant 60 kilomètres de la chaîne annamitique; c'est la seule section malsaine et dépourvue de main-d'œuvre, comparable aux sections des autres lignes indochinoises déjà construites, telles que Yênbay-Laokay, Tourane-Hué et Saïgon-Phantiêt.

Quatre tracés ont été étudiés. Le premier, de Vinh à Paksane, sur le Mékong, à travers le Tranninh, avec embranchement sur Xieng-Kouang et Luang-Prabang a été abandonné, en raison de sa longueur, des difficultés de construction et de l'insuffisance de son rendement probable. Il n'aurait eu d'intérêt que si la ligne avait été continuée vers Outaradit, où elle aurait fait sa jonction avec le chemin de fer siamois. Le second de Vinh à Ban-Done, ou Ban-Sot, ou Thakek, par le col de Hatrai et Napé, a été également abandonné pour des raisons semblables. Restent le troisième (Dongha-Keng-Kabao par le col d'Ailao) et le quatrième (Vinh-Tanap-Thakek par le col de Mugia) pour lesquels des avant-projets ont été établis.

La ligne de Dongha à Keng-Kabao aurait 362 kilomètres de longueur, 114 en Annam et 248 au Laos. Partant du terminus de la ligne actuelle de l'Annam central (Dongha-Tourane) elle aurait dans sa section annamite, sauf pour les vingt premiers kilomètres, les caractéristiques d'une ligne de montagne à fortes rampes. Elle passerait par le col de Laobao et prendrait au Laos les caractéristiques d'une ligne de plaine. Elle desservirait Tchépone et aboutirait sur le Mékong à Keng-Kabao en amont des rapides de ce nom, point qui remplit les principales conditions nécessaires pour l'établisse-

ment d'un port fluvial et qui, pour cette raison, a été préféré au chef-lieu de la province, Savannaket.

La longueur et les difficultés de la construction de cette ligne semblent devoir lui faire substituer le tracé Vinh-Tanap-Thakek qui n'aurait que 187 kilomètres. Ce chemin de fer partirait de la station de Tanap, sur la ligne en construction de Vinh à Dongha et par les vallées du Ngan-San et du Song-Giang atteindrait, en passant par Bai-Dinh, la trouée de Mugia (418 mètres). Il nécessiterait de nombreux tunnels, viaducs, tranchées et un grand souterrain de 700 à 1.000 mètres sous le col. Sur le versant laotien, la ligne se développerait en pentes douces et atteindrait Thakek par Ban-Na-Phao et Ma-Ha-Saï. En plus des facilités techniques, le tracé Vinh-Tanap-Thakek présente, sur le précédent, de gros avantages économiques : il vaut mieux rattacher le Laos au Tonkin (Haïphong) qu'à l'Annam central (Tourane) parce que c'est dans l'énorme agglomération tonkinoise qu'il puisera la main-d'œuvre qui lui est nécessaire et trouvera les industries qui lui permettront de mettre en œuvre ses produits. Les études qui sont près d'être terminées laissent supposer que la solution Tanap-Thakek l'emportera sur la solution Dongha-Keng-Kabao.

Sur la ligne de Tanap-Thakek, pourra se greffer une ligne desservant l'intérieur de Laos, en passant par le plateau des Bolovens et rejoignant par Loc-Ninh la ligne de Saïgon. Cette ligne, qui éviterait un second passage de la chaîne annamitique, aurait le grand avantage de mettre l'intérieur du Laos en communication directe avec le grand port de l'Indochine, Saïgon, et de desservir toute la vallée du Mékong, avec, s'il y a lieu, des embranchements nécessaires pour relier les deux rives.

3° *Continuation du Transindochinois de Tourane à Saïgon (530 kilomètres).* — Les nécessités politiques et économiques commandent la jonction du nord et du sud de l'Indochine. Cette jonction a été envisagée soit par une ligne côtière, soit par une ligne intérieure.

La ligne côtière entre Tourane et Quinhon (300 kilomètres)

traverse une plaine cultivée et peuplée, qui n'est coupée que par des contreforts à peine marqués de la chaîne annamitique. Elle ne présente pas de difficultés, mais nécessiterait un assez grand nombre d'ouvrages d'art justifiés par l'importance et le nombre des cours d'eau qui descendent de la chaîne annamitique et des remblais assez élevés dans les parties basses des deltas. Entre Quinhon et Nhatrang (230 kilomètres) la ligne dessert la région de Tuyhoa, où un réseau d'irrigation de 17.000 hectares va être créé, et le centre de Ninh-Hoa. Elle doit traverser le massif du Varella par un tunnel de 1.100 à 1.200 mètres terminé vers le sud par un tracé en corniche établi dans des rochers granitiques ; la traversée des éperons secondaires du Varella nécessitera la construction de 3.200 mètres de souterrains dont un de 500 mètres avant l'arrivée à Nhatrang. Le passage du Song-Darang exigerait l'établissement de trois ponts : l'un de 150 mètres sur la petite branche, l'autre de 600 mètres pour le thalweg principal, le troisième de 150 mètres sur le Song-Bang-Trach.

Les difficultés du mauvais passage de Varella jointes à la médiocre valeur économique des régions traversées avaient amené à concevoir la jonction des réseaux nord et sud par une voie moins onéreuse à travers la chaîne annamitique et les plateaux de l'Annam méridional, descendant ensuite la vallée du Mékong et venant aboutir à Saïgon, en parcourant les riches forêts du centre de la péninsule et les terres rouges, très fertiles, du Cambodge et de la Cochinchine. Cette ligne présenterait, en outre, un intérêt politique évident, en nous permettant d'étendre notre action sur des peuplades moïs, qui y échappent encore maintenant à peu près complètement. Mais elle serait d'exécution très difficile. Les études ont montré que le chemin de fer de Tourane à Nhatrang doit passer sur le bord de la côte, la voie de pénétration dans la région moï étant commencée par la ligne Krongphat-Dalat, qui pourra être prolongée ultérieurement à travers le pays moï.

4° *Chemin de fer de Saïgon à Phnom-Penh, Battambang et frontière siamoise* (*645 kilomètres*). — Ce chemin de fer doit

relier Saïgon, capitale de la Cochinchine, à Phnom-Penh, capitale du Cambodge, par des régions malheureusement peu peuplées, puis à Battambang et à la frontière siamoise, d'où il doit se prolonger jusqu'à Bangkok. Par Bangkok, l'Indochine pourra se trouver en liaison directe avec le réseau hindou, lorsque la soudure aura été faite entre Moulmein et Xieng-Mai. Ce chemin de fer présente un intérêt à la fois politique et économique [1] : il facilitera entre l'Indochine et le Siam des relations qui, à l'heure présente, sont à peu près nulles, et il permettra le développement de la région méridionale du Tonlé-Sap.

Dans sa première partie, la ligne part de Saïgon et suit en terrain plat la vallée du Mékong en prenant par Trangbang, Tayninh et Preyveng. Elle traverse le Mékong audessus de Phnom-Penh, de façon à éviter de gêner l'accès du port maritime.

La deuxième partie de la ligne est située dans la vallée du Tonlé-Sap qu'elle suit à une dizaine de kilomètres de distance. Entre Phnom-Penh et la frontière du Siam, on a envisagé, il y a quelques années, un tracé par le nord des lacs desservant Kompong-Thom et Angkor, mais, à cette époque, la région de Kompong-Thom était dépourvue de voies de communication ; en outre, on pensait qu'un embranchement vers le nord, allant jusqu'à la région d'Oubone, pourrait être intéressant. Or, la route de Phnom-Penh à Kompong-Thom, activement poussée en ces dernières années, sera terminée cette année et prolongée vers Angkor ; par ailleurs, l'établissement d'une ligne desservant le bassin de la Sémoun ne semble pas intéresser le Gouvernement siamois. Dans ces conditions, il a paru préférable d'adopter le

1. L'exécution de cette voie ferrée ne peut plus être ajournée. Le 5 janvier 1922, l'Administration des chemins de fer siamois a procédé à la pose du premier rail de la ligne qui, prolongeant le tronçon (déjà existant) de 61 kilomètres, reliant Bangkok à Pétriou, doit atteindre, dans trois ou quatre ans, la frontière cambodgienne, suivant un tracé déjà arrêté et en grande partie préparé. L'avance des Siamois est indéniable et il est malheureusement certain, dès maintenant, que leurs rails arriveront à la frontière cambodgienne bien avant les nôtres.

tracé par le sud qui est plus court de 50 kilomètres et a l'avantage de desservir des centres importants : Kompong-Luong, Oudong, Kompong-Chnang, Pursat, Battambang, Mong-Kol-Borey et Sisophon.

La troisième partie de la ligne se trouve dans le bassin des Grands Lacs, à peu de distance de la zone d'inondation des lacs ; elle remonte ensuite, jusqu'à la frontière siamoise, la vallée du Sung dont la pente est très faible.

Sur les trois quarts de son parcours, cette ligne, étant exposée aux inondations, exigera d'importants remblais. Elle nécessitera aussi un assez grand nombre de ponts métalliques dont trois considérables : celui du Mékong (1.200 mètres), celui du Tonlé-Sap (1.800 mètres) et celui du Grand Vaïco (150 mètres). Ces ouvrages d'art augmenteront sensiblement les dépenses de construction d'une ligne qui, par ailleurs, eût été peu coûteuse à établir.

5° *Extension du réseau local de la Cochinchine (335 kilomètres).* — Depuis quarante ans, la Cochinchine réclame le prolongement vers l'ouest de la ligne de Saïgon-Mytho (69 kilomètres). Cette voie de 200 kilomètres desservirait Vinh-Long, Cantho, Cairang, Soctrang et Baclieu. Son exécution a toujours été ajournée parce que la Cochinchine est desservie par un admirable réseau de voies navigables qui gardera le trafic marchandises et que, en outre, la ligne projetée nécessitera la construction sur les différents bras du Mékong de très grands ponts dont l'importance a toujours fait hésiter, étant donné qu'on ne peut espérer qu'un trafic de voyageurs, important il est vrai. Le développement soudain pris par l'ouest de la Cochinchine à la suite du creusement des canaux exécutés depuis près de vingt ans oblige à doter le pays d'un mode de transport rapide, régulier et économique, qui permette une facile circulation de la main-d'œuvre entre les terres hautes et les terres basses et une plus grande aisance dans les transactions de toute sorte.

Le tracé de la ligne est commandé par les emplacements possibles des grands ouvrages et aussi par l'opportunité de

desservir les grands centres, considérations qu'on a eu quelque peine à concilier. La difficulté de la ligne résidera dans le passage du Mékong (1.400 mètres), du Song-Cochien (600 mètres) et du Bassac (2.000 mètres), pour lesquels il faut prévoir soit des ferry-boats, soit des ponts avec des travées de 80 à 100 mètres et des fondations à l'air comprimé descendues à 40 mètres. A ces grands ouvrages d'art viendront s'ajouter 6.000 mètres de ponts. Par ailleurs, la section Saïgon-Mytho devra subir des réfections et des renforcements.

La ligne de Saïgon à Locninh (125 kilomètres) doit desservir les terres rouges de la province de Thudaumot et contribuer au développement des cultures de caoutchouc de cette région. Elle aura un tronc commun avec la ligne se dirigeant de Saïgon vers le Cambodge. Elle sera l'amorce d'une ligne vers le Mékong, qui « débouchera » le Laos méridional, et, d'autre part, d'une ligne se dirigeant vers l'Annam. Ce chemin de fer qui est surtout un chemin de fer agricole par son tracé dans l'axe des terres rouges de la Cochinchine septentrionale et du Cambodge oriental, résoudra le problème du transport et de la main-d'œuvre dans cette région, et, par suite, toutes les difficultés de la mise en culture.

On trouvera ci-après les résultats de l'exploitation du réseau des chemins de fer du Sud. Alors que la ligne de Saïgon à Mytho a toujours produit de gros bénéfices, celle de Saïgon au Khanhoa n'a jamais donné que des pertes. Cela provient de ce que la première traverse des provinces à population extrêmement dense, riches, cultivées et propères, tandis que la seconde ouvre à la civilisation des régions encores pauvres et à population clairsemée ; en outre, cette dernière ligne, qui constitue le tronçon sud du Transindochinois, finit en cul-de-sac à Nhatrang et se trouve ainsi dans des conditions qui excluent un grand courant de transports. A partir de 1916 on a fusionné les deux lignes en un seul réseau dont les recettes et les dépenses s'équilibrent, les bénéfices de la ligne de Mytho compensant les pertes de celle de Nhatrang.

| [illegible]es | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| | | | | **Ligne de Saïgon à Mytho [1].** | | | | | |
| 10. | 71 | 17.027.826 | 724.476 | 708.916 | 10.009 | 315.438 | 4.445 | 393.478 | 44,5 |
| 11. | 71 | 16.403.302 | 2.503.781 | 761.398 | 10.750 | 351.587 | 4.964 | 409.811 | 46 |
| 12. | 71 | 16.649.976 | 2.839.685 | 851.571 | 11.994 | 278.536 | 3.923 | 573.035 | 33 |
| 13. | 71 | 19.252.776 | 883.884 | 827.925 | 11.660 | 314.757 | 4.432 | 513.168 | 38 |
| 14. | 71 | 19.551.868 | 935.752 | 840.704 | 11.841 | 346.680 | 4.883 | 494.024 | 41 |
| 15. | 71 | 18.009 144 | 1.152.548 | 765.164 | 10.778 | 307.921 | 1.336 | 457.243 | 40 |
| 16. | 71 | 20.671.944 | 2.587.193 | 975.792 | 13.743 | — | — | — | 102 |
| 17. | 70 | 21.891.614 | 1.091.582 | 1.104.806 | 15.500 | — | — | — | 99 |
| 18. | 70 | 22.701 630 | 1.656.340 | 1.426.035 | 20.085 | — | — | — | 90 |
| 19. | 70 | 24.325.605 | 1.097.985 | 2.229.448 | 31.330 | — | — | — | 99 |
| 20. | 70 | 27.328.032 | 901.132 | 5.316.093 | 75.953 | — | — | — | 90 |
| 21. | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | | | **Ligne de Saïgon au Khanhoa [1].** | | | | | |
| 10. | 190 | 19.314 199 | 6.204.219 | 619.927 | 3.263 | 743.319 | 3.912 | —123.392 | 119,9 |
| 11. | 190 | 21.482.514 | 6.202.374 | 728.355 | 3.834 | 732.204 | 3.780 | — 3.849 | 102 |
| 12. | 190 | 20.107.980 | 5.811.794 | 718.439 | 3.780 | 787.769 | 4.146 | — 69.330 | 109 |
| 13. | 332 | 25.063.059 | 5.794.737 | 876.337 | 2.640 | 1.035.217 | 3.117 | —158.380 | 118 |
| 14. | 445 | 28 329.307 | 8.427.067 | 1.242.955 | 2.793 | 1.394.452 | 3.134 | —151.497 | 111 |
| 15. | 465 | 25.278.010 | 8.468.378 | 1.159.105 | 2.492 | 1.641.110 | 3.529 | —482.005 | 142 |
| 16. | 465 | 27.501.393 | 8.008.489 | 1.475.506 | 3.175 | 2.498.526 | 4.662 | — 15.588 | 102 |
| 17. | 465 | 27.853.185 | 8.832.291 | 1.984.483 | 4.268 | 3.077.179 | 6.618 | 12.110 | 99 |
| 18. | 464 | 31.908.624 | 13.897.728 | 2.798.484 | 6.031 | 3.809.556 | 7.134 | 395.559 | 90 |
| 19. | 464 | 31.187.489 | 12.540.315 | 4.253.678 | 9.148 | 6.398.008 | 11.936 | 85.118 | 99 |
| 20. | 464 | 32.972.106 | 13.014.797 | 7.826 601 | 16.868 | 11.980 435 | 22.393 | 1.162.259 | 90 |
| 21. | 534 | 61.130.000 | 16.900.000 | 8.538.075 | 15.925 | 7.917.000 | 14.770 | 621.075 | 93 |

1. Dès 1916, les lignes de Saïgon à Mytho et de Saïgon à Nhatrang ont été réunies en un seul réseau dit « des Chemins de fer du Sud ». A partir de cette année, les dépenses ont été groupées et sont portées en bloc dans les statistiques du chemin de fer de Khanhoa et les coefficients d'exploitation sont ceux de l'ensemble des deux lignes.

6° *Extension du réseau local du Tonkin (325 kilomètres) et jonction du réseau indochinois avec les lignes de Chine.* — Le delta tonkinois nourrit une population dont la densité dépasse 500 habitants par kilomètre carré dans certaines provinces. La circulation sur les routes est intense ; elle justifie l'extension du réseau actuel et la construction de chemins de fer, qui seront de véritables tramways, réunissant entre eux de grands centres très rapprochés. Ces lignes sont les suivantes : Hanoï-Hungyen-Thaibinh (84 kilomètres), Hanoï-Sontay (42 kilomètres), Donganh-Thainguyen (52 kilomètres), Namdinh-Thaibinh-Phuninhgiang-Haïduong ou Haïphong (87 kilomètres), Namdinh-Phuxuantruong-Lacquan (34 kilomètres), Ninbinh-Phatdiem (26 kilomètres). Ces six lignes représentent une longueur totale de 325 kilomètres. Leur tracé n'offre aucune particularité, étant en pays absolument plat. La seule difficulté de l'infrastructure est constituée par la traversée du fleuve Rouge et de ses divers bras qui exigera des ouvrages d'art avec des fondations généralement à grande profondeur, dont les principaux seront les suivants : ponts de Tan-De sur le fleuve Rouge (500 mètres), de Namdinh sur le canal de Namdinh (170 mètres), de Tien-Phien sur le canal des Bambous (150 mètres), de Phuxuantruong sur le Song-Ninh-Co (150 mètres), de Thaibinh sur le Song-Tra-Ly (100 mètres), de Ninhgiang sur le canal des Bambous (100 mètres). Ces lignes feront surtout un trafic de voyageurs, les marchandises continuant à emprunter la voie fluviale. La recette kilométrique couvrira largement les dépenses d'exploitation et de renouvellement du matériel.

On aura une idée exacte du trafic qui peut attendre ces nouvelles lignes en examinant les statistiques des chemins de fer du Nord de l'Indochine actuellement en exploitation.

*Voir tableau ci-contre.*

| LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| **Ligne de Hanoï à la frontière chinoise [1].** | | | | | | | | |
| 167 | 21.261.743 | 3.048.828 | 758.173 | 4.540 | 692.805 | 4.149 | 65.368 | 91 |
| 167 | 28.140.777 | 3.922.596 | 788.730 | 4.723 | 602.219 | 3.606 | 186.511 | 76 |
| 167 | 32.027.491 | 5.262.041 | 923.834 | 5.560 | 642.066 | 3.845 | 281.768 | 69 |
| 167 | 27.817.104 | 2.446.490 | 879.940 | 5.270 | 711 842 | 4.260 | 168.098 | 81 |
| 167 | 22.935.154 | 2.374 431 | 776.079 | 4.647 | 698.930 | 4.185 | 77.149 | 87 |
| 167 | 23.802.426 | 2.318.030 | 779.663 | 4.670 | 687.607 | 4.117 | 92.056 | 88 |
| 167 | 28.172.201 | 2.716.638 | 1.113.258 | 6.666 | — | — | — | 73 |
| 167 | 25.980.519 | 2.409.121 | 1.214.522 | 7.273 | — | — | — | 84 |
| 167 | 26 137.003 | 3.173.060 | 1.484.797 | 8.890 | — | — | — | 80 |
| 167 | 28.035.930 | 5 231.408 | 2 602.648 | 15.584 | — | — | — | 68 |
| 167 | 33.807.705 | 5.459.799 | 5.241.205 | 31.384 | — | — | — | 71 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **Ligne de Hanoï à Vinh-Benthuy [1].** | | | | | | | | |
| 326 | 47.188 621 | 11.376.917 | 1.228.398 | 3.768 | 1.134.161 | 3.479 | 94.237 | 92 |
| 326 | 51.014.767 | 14.167.359 | 1 326.039 | 4.066 | 1.204.440 | 3.694 | 121.599 | 90 |
| 326 | 58.501.323 | 11.659.882 | 1.572.022 | 4.829 | 1.284.131 | 3.947 | 287.891 | 82 |
| 326 | 49.387.798 | 10.100.383 | 1.453.330 | 4.457 | 1.423.677 | 4.367 | 29.653 | 97 |
| 326 | 45.262.148 | 9.352.414 | 1.341.625 | 4.115 | 1.379.145 | 4.230 | — 37.520 | 102 |
| 326 | 36.404.066 | 6.458.192 | 1.023.924 | 3 140 | 1.190.458 | 3.651 | — 166.534 | 116 |
| 326 | 62.429 129 | 14.294.416 | 2.265 867 | 6.951 | 2.455.161 | 4.980 | 923.964 | 73 |
| 326 | 57.509.497 | 12.430.509 | 2.471.382 | 7.581 | 3.000.321 | 6.086 | 685.587 | 84 |
| 326 | 60.903.320 | 12.199.898 | 3.174.825 | 9.739 | 3.730.594 | 7.570 | 927.935 | 80 |
| 326 | 78.774.550 | 17.008.023 | 6.108.888 | 18.740 | 5.930.067 | 14.029 | 2.781.469 | 68 |
| 326 | 89.322.660 | 14.052.048 | 11.891.138 | 36.476 | 12.178.155 | 24.762 | 4.954.188 | 71 |
| 493 | 105.000.000 | 29.700.000 | 10.677.712 | 21.659 | 8.742.825 | 27.734 | 1.934.887 | 82 |
| **Chemin de fer du Yunnan (Ligne de Haïphong à Yunnanfou) [2].** | | | | | | | | |
| 841 | 87.600.760 | 31.252 125 | 5 128.684 | 6.171 | 4.139.190 | 4.982 | 988.794 | 80,8 |
| 859 | 94.391.024 | 26.701.300 | 4 934.451 | 5.744 | 4.401.030 | 5.130 | 533.421 | 89,3 |
| 859 | 112.932.870 | 35.064.052 | 7.529.305 | 8.765 | 5.388.744 | 6.273 | 2.140.561 | 71,6 |
| 859 | 104.273.758 | 35.310 491 | 7.736.887 | 9.007 | 5.041.445 | 5.880 | 2.695.442 | 65 |
| 859 | 103.833.658 | 38.017.035 | 7.536.000 | 9.591 | 5.068.745 | 5.901 | 2.467.255 | 67 |
| 859 | 96.268.707 | 30.291.785 | 6 950.988 | 8.090 | 4.556.232 | 5.304 | 2.394.756 | 66 |
| 859 | 117.105.244 | 35.689.606 | 8.607.685 | 10.021 | 5.820.676 | 6.776 | 2.787.009 | 67 |
| 859 | 127.632.337 | 45.712.912 | 9.745.166 | 11.345 | 6.027.407 | 7.017 | 3.747.759 | 62 |
| 859 | 165.496.658 | 46.150.634 | 11.956.257 | 13.919 | 7.275.928 | 8.470 | 4.680.329 | 61 |
| 859 | 197.989.558 | 47.674.364 | 16.805.719 | 19.564 | 12.614.777 | 14.685 | 4.190.941 | 75 |
| 859 | 243.188.585 | 47.916.983 | 24.984.929 | 29.086 | 21.137.135 | 49.580 | 3.847.794 | 85 |
| 859 | 152.512.000 | 50.341.000 | 24.306.000 | 28.300 | 18.920.000 | 22.026 | 5.386.000 | 78 |

partir de 1916, les lignes de Hanoï à la frontière chinoise et de Hanoï à Vinh-Benthuy ont été réu-
n un seul réseau dit « Chemins de fer du Nord ». A partir de cette année les dépenses ont été
ées et sont portées en bloc dans la statistique de la ligne de Vinh-Benthuy et les coefficients
oitation sont ceux de l'ensemble des deux lignes.
ette ligne qui est exploitée par la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
kilomètres en territoire tonkinois et 464 kilomètres en territoire chinois. Les deux autres lignes
ï-frontière chinoise et Hanoï-Vinh-Benthuy) sont exploitées par la colonie.
e 1910 à 1918 dépenses forfaitaires; à partir de 1919 dépenses réelles.
hiffres provisoires.

Il est utile, tant au point de vue politique qu'au point de vue économique, de joindre le réseau tonkinois au réseau chinois. Pour effectuer cette liaison, il faudrait établir en territoire chinois le chemin de fer de Nacham à Longtchéou, sur le Si-Kiang. La construction de cette ligne avait été concédée à la Société « Fives-Lille », mais celle-ci dut renoncer à l'entreprondre à cause des difficultés soulevées par les autorités du Kouang-Si. Par une convention du 15 septembre 1899, la France a été substituée à la Société « Fives-Lille » pour l'exercice des droits que possédait cette dernière. Il est nécessaire maintenant de nous assurer le concours bienveillant du gouvernement chinois pour pouvoir commencer les travaux d'un chemin de fer qui, en rejoignant le Sikiang à la limite extrême de sa navigabilité, mettrait en relations par une voie intérieure mixte Hanoï et Canton, créant un courant commercial intense et apportant la pacification dans des confins montagneux sans cesse troublés par la piraterie chinoise.

7° *Lignes minières du Tonkin.* — Le domaine minier du Tonkin est extrêmement riche, mais son exploitation est rendue onéreuse par les difficultés des transports. Le développement industriel du Tonkin nécessitera dans un temps rapproché la construction d'un certain nombre de lignes économiques à voie de 0 m. 60 qui escaladeront les pentes de la moyenne et haute région et les mettront en relation directe avec le port de Haïphong. Il est trop tôt pour en indiquer le tracé puisqu'il sera commandé par l'importance et l'activité d'entreprises minières dont la plupart sont encore à leurs débuts.

## Section IV

## ROUTES

*Aménagement du réseau routier colonial.* — Dès 1912, sous l'impulsion du Gouverneur général Sarraut, a été entrepris l'établissement d'un grand réseau routier comportant des

artères d'intérêt général (routes coloniales), dont la construction a été assurée sur les fonds du budget général à raison d'un concours annuel de plus de 3 millions de piastres par an, et des artères d'intérêt local (routes locales, provinciales et communales), dont la construction a été effectuée sur les fonds des budgets locaux. Pendant la guerre, dans l'impossibilité de poursuivre sa politique ferroviaire, le Gouvernement général a reporté tout son effort sur la construction de routes, dont environ 800 kilomètres ont été ouverts chaque année à la circulation. La situation du réseau colonial, au 1er juillet 1922, était la suivante:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Longueur | totale. . . . . . . . . . | 8.961 | kilomètres |
| — | empierrée . . . . . . . . | 4.693 | — |
| — | non empierrée mais praticable. | 1.739 | — |
| — | à construire. . . . . . . | 2.529 | — |

Les routes formant le réseau routier colonial ont été classées par arrêtés du Gouverneur général des 18 juin 1918 et 27 mai 1919. Elles sont au nombre de 18. Elles servent à joindre entre elles directement ou indirectement les capitales des pays de l'Union indochinoise, à relier les capitales à leurs ports maritimes et aux frontières étrangères; elles constituent de grandes artères de pénétration politique communes à deux ou plusieurs pays. Elles font partie du domaine public de l'Indochine et leur entretien est à la charge du budget général.

L'effort le plus immédiat doit, pour porter tous ses fruits, être concentré sur les routes dont le tour d'urgence est arrivé et dont on trouvera ci-après l'énumération.

La route coloniale n° 4 de Moncay à Vientiane, par le haut Tonkin et le haut Laos aura une longueur totale de 1.620 kilomètres, dont 160 kilomètres communs avec les routes coloniales n° 1 et 2. Il y a encore 1.047 kilomètres à construire, dont 560 sur le territoire du Tonkin et 480 sur celui du Laos. Cette route part de Moncay, le port le plus à l'est du Tonkin, près de la frontière de Chine, et suit un tracé peu éloigné de cette frontière par Locbinh, Langson, Caobang,

Baolac, Hagiang, Laokay, Chapa, puis se dirige sur Dien-Bien-Phu, Luang-Prabang et Vientiane ; elle mettra en communication entre eux tous les postes de surveillance de la frontière chinoise, elle sera une voie d'accès au sanatorium de Chapa, elle traversera le haut Tonkin et le haut Laos, ouvrant dans des régions peu connues le chemin de la civilisation. Cette route, qui a été réclamée par le Conseil de Défense, a une importance stratégique considérable.

La route coloniale n° 6, de Hanoï à Vientiane, par Hoa-binh, Chobo, Suyut, Van-Mai, Nongpet et Muong-Kang aura environ une longueur de 500 kilomètres sur lesquels 370 sont encore à construire, dont 30 au Tonkin et 340 au Laos. Elle a un intérêt stratégique important ; elle permettra d'assurer plus aisément la tranquillité et le développement de la civilisation de la région mitoyenne du Tonkin et du Laos, où actuellement les moyens de circulation sont très insuffisants.

La route coloniale n° 7 de Luang-Prabang à Vinh, par Muongsen et Cuarao, aura une longueur totale de 465 kilomètres. Il reste à construire 93 kilomètres, moitié sur le territoire de l'Annam, moitié sur le territoire du Laos. Elle a un intérêt commercial certain, car elle met en rapport direct la région de Luang-Prabang avec la mer. Débloquant des régions actuellement presque inaccessibles, elle est appelée à supporter un roulage important.

La route nationale n° 8 de Vientiane à Vinh, par Bansot et Napé, aura une longueur de 530 kilomètres dans lesquels sont inclus 250 kilomètres de voie d'eau. Sur les 280 kilomètres de route terrestre prévus, 82 kilomètres restent à construire sur le territoire du Laos. Cette route a pour la région de Vientiane le même intérêt que la précédente pour la région de Luang-Prabang.

La route coloniale n° 13 de Saïgon à Vientiane est terrestre jusqu'à Khong. Dans cette section, elle mesure 505 kilomètres de longueur, dont 191 restent à construire sur le territoire du Cambodge. La partie construite sur le territoire de la Cochinchine l'a été sur les fonds de l'emprunt de

90 millions de francs. Elle passe par Locninh et Kratié, traversant les terres rouges de Cochinchine et du Cambodge où sont installées de nombreuses et importantes plantations d'hévéas et où l'on commence la culture du café, du cocotier et du coton.

De Khong à Vientiane, la circulation se fera par la voie fluviale du Mékong sur environ 800 kilomètres. Déjà sont construites les deux routes de transbordement nécessaires : l'une aux chutes de Khône (30 kilomètres), l'autre entre Nongkhay et Vientiane (24 kilomètres).

La route coloniale n° 14 de Saïgon à la côte d'Annam, par Locninh, Budôp, le plateau du Darlac, s'embranche sur la précédente à Locninh, et doit traverser les régions encore peu connues et peu fréquentées du l'Annam méridional pour aboutir à la côte à Tourane. Sa longueur totale sera de 646 kilomètres environ, dont 260 restent à construire entre Budôp et Ban-Methuot, sur le plateau du Darlac. Cette route présente un grand intérêt à la fois politique et colonisateur.

La route nationale n° 18 de Hanoï à Tien-Yen, par Sept Pagodes, met la capitale du Tonkin en communication avec les charbonnages de Hongay et de Kébao et la frontière de Chine. Sa longueur totale est de 173 kilomètres, dont 55 restent à construire.

## Section V

## ASSAINISSEMENT ET HYGIÈNE

1° *Assainissement de Saïgon et de Cholon.* — Saïgon, capitale de la Cochinchine, et Cholon ville chinoise industrielle où se manutentionne tout le riz de la Cochinchine, bien que constituant encore deux municipalités, ne font, en réalité qu'une seule agglomération. Les constructions élevées depuis dix ans entre Saïgon et Cholon font qu'à l'heure actuelle il n'y a pour ainsi dire pas de solution de continuité entre ces deux villes. Leur réunion en un même groupement

municipal est à l'étude. Mais ces deux villes, et cela en raison même de leur accroissement rapide, ont besoin de travaux d'assainissement importants : remblaiement des parties basses le long de l'Arroyo chinois, comblement d'anciens canaux affluents de cet Arroyo, devenus en plusieurs points de véribles égouts à ciel ouvert, enfin construction d'un réseau d'égouts pour évacuation des eaux usées. Ces travaux doivent être combinés avec l'édification d'une usine destinée à détruire les détritus de toute espèce et les ordures ménagères.

2° *Aménagement du sanatorium de Dalat et de ses accès.* — C'est en 1898 que fut décidée la création, sur le plateau du Langbian, à 1.500 mètres d'altitude, d'un sanatorium dont le centre devait être Dalat. Malheureusement, les difficultés d'accès au plateau ont longtemps empêché de donner suite à ce projet dont la nécessité pourtant se faisait sentir chaque jour de plus en plus impérieuse. Ce n'est que dans ces dernières années qu'un effort considérable fut fait pour rendre possible l'accès de Dalat.

Deux routes conduisent actuellement à Dalat : l'une par Phanthiet et Djiring, l'autre par Pharang et Dran. Ces deux routes, malgré leurs fortes déclivités et leurs tracés sinueux, ont facilité l'accès du plateau de Langbian aux automobiles, et permis la création à Dalat d'un certain nombre d'installations où les Européens peuvent venir se reposer des fatigues du climat tropical. Le succès de ce sanatorium embryonnaire justifie amplement les efforts des gouverneurs généraux qui se sont succédés depuis 1898. Deux hôtels comprenant 60 chambres ont été ouverts en 1922, de manière à permettre le séjour régulier, pendant des périodes plus ou moins longues, des européens de la colonie avec leur famille. Il est nécessaire également d'y établir une réserve de troupes européennes.

La construction des bâtiments à édifier à Dalat doit être complétée. Les installations sanitaires sont à faire. La plupart des routes restent à tracer. Enfin, pour assurer la possibilité de transporter à des prix raisonnables soit les per-

sonnes, soit les matériaux de construction, soit les vivres destinés aux habitants de Dalat et aux troupes qui y seront cantonnées, il est indispensable de prolonger jusqu'à Dalat la voie ferrée qui s'arrête actuellement au pied de la chaîne annamitique, à Xomgon. Ce prolongement, qui aura environ 45 kilomètres de longueur, partira de Xomgon à la cote 200, pour arriver à la cote 1.500 ; la ligne remontera, par un trajet à crémaillère de 9 kilomètres, la vallée du Krongpha jusqu'au col de la Cascade (cote 1.000 environ), suivra la vallée du haut Danhim, puis prendra un affluent de droite en remontant par un nouveau trajet à crémaillère de 2 à 3 kilomètres de la cote 1.100 à la cote 1.500 ; elle suivra ensuite une ligne de crête à cette altitude jusqu'à Dalat. La construction de la ligne est commencée.

Quand ces travaux seront terminés, en même temps que l'aménagement de Dalat aura été poursuivi, la colonie disposera enfin d'un sanatorium proportionné à ses besoins et qui lui permettra de prolonger notablement la durée du séjour colonial de ses fonctionnaires.

3° *Assainissement des grands centres.* — L'assainissement de Haïphong a déjà fait l'objet de travaux importants, payés en partie par la municipalité et, pour la plus grande part, par le budget général. Ces travaux, qu'il faut continuer, comportent, outre ceux nécessaires au développement de la ville, le comblement de terrains bas et d'anciens canaux et la construction d'égouts.

A Phnom-Penh, de nombreux travaux de remblaiement et de construction d'égouts, complétant l'œuvre remarquable entamée depuis dix ans, sont nécessaires pour permettre de satisfaire aux besoins croissants provoqués par le développement de la population.

A Vientiane, l'adduction et la distribution d'eau potable sont devenues des travaux d'une nécessité absolue.

Dans les grands centres indigènes, il y aurait lieu de créer, presque partout, des réseaux d'égouts permettant l'évacuation normale des eaux usées ainsi que d'assurer le développement des adductions et des distributions d'eau.

## Section VI

# ASSISTANCE MÉDICALE

*Construction d'un grand hôpital à Saïgon-Cholon.* — L'hôpital de Choquan, réservé aux malades indigènes, ne répond plus ni aux exigences de l'hygiène hospitalière, ni aux besoins de la population, grouillante et affairée, qui s'entasse dans l'agglomération de Cholon. Le nombre des indigènes traités annuellement dans cet établissement est d'environ 6.000 et le nombre des malades soignés à la consultation externe est à peu près équivalent. Le terrain sur lequel est construit l'hôpital de Choquan est bas, marécageux, et inondé aux marées ; les moustiques y pullulent en toute saison ; l'écoulement des matières usées se fait mal ; les bâtiments sont dans un état avancé de vétusté et sont trop éloignés des centres indigènes.

L'Administration locale a très justement décidé de transformer en hôpital indigène local l'hôpital actuel de Cholon, qui est installé sur un terrain d'une altitude suffisante au-dessus des marées et d'une déclivité naturelle permettant l'évacuation des matières usées. Tout en étant isolé de l'agglomération indigène, cet hôpital est cependant à la portée des consultants. Les bâtiments existant actuellement forment un noyau important ; la plupart pourront être conservés. Enfin, la transformation de l'hôpital municipal et son extension ultérieure permettront de grouper dans un périmètre restreint les formations sanitaires de l'assistance : hôpital Drouhet, hôpital indigène, maternité, etc., ce qui facilitera le service médico-chirurgical et l'enseignement dans les diverses écoles rattachées au centre hospitalier.

La réalisation de ce projet exige la construction à l'hôpital municipal actuel des installations supplémentaires suivantes : six pavillons pour hommes et femmes (chirurgie, tuberculeux, médecine générale) ; deux pavillons pour enfants ;

deux pavillons pour payants ; un pavillon pour pharmacie, laboratoire, physiothérapie ; un pavillon opératoire avec rayons X ; un quartier pour les prisonniers ; un hôpital de contagieux pour les maladies pestilentielles ; des bains, morgue, dépendances diverses ; des logements pour les médecins européens.

Le nouvel hôpital comprendra 600 lits gratuits, 80 lits payants, 100 lits d'enfants, 250 lits pour prisonniers et filles publiques, 100 lits pour contagieux et pestilentiels, soit 1.130 lits au total. C'est un chiffre qu'il n'y a pas intérêt à dépasser pour un même établissement ; si, plus tard, l'insuffisance de ces moyens d'assistance était démontrée, il serait préférable de construire un deuxième hôpital dans un autre quartier.

L'ordre de ces constructions est le suivant : déplacement du dispensaire, construction des pavillons d'enfants, lazaret, quatre ou cinq pavillons gratuits, pavillon de pharmacie et laboratoire, pavillon de payants, groupe opératoire, deux ou trois pavillons gratuits, pavillons pour prisonniers et éventuellement salles militaires.

En définitive, le grand groupe hospitalier de Saïgon-Cholon comprendra : pour les européens, l'hôpital Drouhet qui pourra lui-même être facilement agrandi selon les besoins ; pour les indigènes, l'hôpital municipal actuel, repris par le service local, agrandi, et dont les moyens thérapeutiques seront complétés ; à cette formation restera attachée l'École professionnelle d'infirmiers, qui devra comprendre une section d'élèves-infirmiers ; pour les femmes en couches, la maternité qui va, dès cette année, recevoir quelques améliorations et qui devra ultérieurement être dotée d'une crèche ; à cette formation sera attachée l'école des sages-femmes, dont il faut prévoir la réorganisation complète et l'extension.

## Section VII

## ENSEIGNEMENT

*Développement des établissements d'enseignement primaire, secondaire et professionnel.* — L'instruction publique a reçu, depuis une dizaine d'années, une impulsion particulièrement puissante. De grands travaux de construction d'écoles sont effectués, chaque année, sur les fonds des divers budgets. Mais l'augmentation du nombre des écoles ne suit que de fort loin celle du nombre des élèves. Il faut, par des ressources exceptionnelles, ouvrir rapidement les établissements que réclament si avidement nos sujets et protégés.

## Section VIII

## DIVERS

*Achèvement du cadastre.* — Le cadastre de la Cochinchine, dont l'établissement est entrepris depuis plus de quarante ans, est le plus avancé de la colonie. La presque totalité des terres en culture sont actuellement cadastrées ; ceci représente environ 2 millions d'hectares sur un total d'environ 6 millions. Le cadastre du Tonkin est moins avancé ; ceux de l'Annam et du Laos sont à peu près inexistants ; celui du Cambodge comprend à peine 300.000 hectares, levés sommairement.

L'administration du cadastre est dans une grande mesure paralysée par le manque de personnel. Elle se sert actuellement, pour activer son travail, de photographies prises en avion par les aviateurs militaires. La colonie n'a, néanmoins, pas encore utilisé d'une manière complète les ressources que donnent la photographie aérienne et les procédés récents de report des photographies pour l'établissement des plans cadastraux.

Il serait nécessaire, pour permettre de donner une base précise à l'impôt foncier et pour assurer aux transactions sur les propriétés toute la sécurité désirable, de procéder à un établissement aussi rapide que possible du cadastre de toutes les régions déjà cultivées de l'Indochine, ainsi que celui des régions à ouvrir à la colonisation, que ce soient les terrains encore incultes de la basse Cochinchine, les terres rouges de la Cochinchine et du Cambodge, ou les plateaux fertiles de l'Annam, du Tonkin et du Laos.

Cette tâche ne peut être entreprise que par l'adjonction aux services actuels du cadastre de services ou d'entreprises de photographies aériennes, munis du matériel spécial approprié et du personnel technique entraîné à ce genre de travail.

Dans ces conditions, il serait possible d'obtenir en une douzaine d'années environ le plan cadastral au cinq millième de toutes les régions déjà cultivées ou susceptibles de l'être.

---

CHAPITRE IV

# MADAGASCAR

La colonie de Madagascar a exécuté un programme de grands travaux, d'abord au moyen de fonds d'emprunt, puis, depuis quelques années, sur ses revenus ordinaires, et les dépenses effectuées dans ces dernières conditions, de 1910 à 1919, ne s'élèvent pas à moins de 40 millions. Il faut rendre hommage aux méthodes financières qui ont permis pendant la dernière décade de faire face aux dépenses normales et d'effectuer en même temps les grands travaux ci-après : achèvement du chemin de fer de Tananarive à la côte Est, commencement des chemins de fer de Tananarive à Antsirabé et de Moramanga au lac Alaotra, établissement d'un réseau intérieur de T. S. F., travaux d'édilité à Tananarive, aménagement du bassin de radoub de Diégo-Suarez, construction d'un réseau routier, etc...

Cependant, pour une superficie de 598.000 kilomètres carrés, la colonie n'est encore pourvue que de 484 kilomètres de voies ferrées en exploitation et de 2.240 kilomètres de routes, dont 1.600 kilomètres environ sont carrossables en toute saison. Elle n'a, pour son trafic maritime, que des rades foraines; la navigation, dans ces parages, est difficile et souvent dangereuse, à cause de l'éclairage insuffisant de ses côtes. La mise en culture de vastes superficies dans des régions alluvionnaires où le sol est exceptionnellement fertile y est subordonnée à l'exécution méthodique d'importants travaux d'hydraulique agricole. Dans ce pays au relief tourmenté, sillonné de nombreux cours d'eau, la houille blanche est à

utiliser largement comme un puissant facteur d'essor industriel.

Entrer ici dans des détails sur les ressources et les possibilités très variées de production de la Grande-Ile et de ses dépendances serait superflu : l'inventaire en est fait et connu. Il s'agit d'obtenir désormais, et dans le moindre délai, en beaucoup plus grande abondance, les réalisations que cet inventaire nous permet d'escompter aussi de cette partie de notre domaine colonial.

Ce but ne saurait être atteint qu'en déterminant, suivant une vue d'ensemble, les moyens qui, en raison notamment des particularités géographiques de Madagascar, conditionnent pour un rendement maximum : l'intensification de productions agricoles d'une extrême diversité ; l'utilisation complète de son énorme cheptel bovin (7.300.000 têtes) et le développement des autres ressources de l'élevage ; l'industrialisation des richesses connues de son sous-sol et de celles que font présumer des indices sérieux (pétrole et charbon entre autres) ; l'exploitation rationnelle des produits de ses forêts et ses vastes peuplements de plantes aptes à fournir des produits industriels; l'acheminement vers les centres de commerce de la colonie, puis sur la métropole et les marchés extérieurs, de quantités de denrées et matières dont la concentration pour l'exportation, soit à l'état brut, soit après transformations sur place, se heurte à l'obstacle prohibitif des procédés de transport rudimentaires lents, aléatoires et extrêmement onéreux, et des difficultés de manutention maritime.

C'est par conséquent dans la seconde phase de la création du grand outillage public de la colonie qu'il convient d'entrer maintenant. Le programme vient d'en être établi suivant les idées directrices suivantes :

Prendre des garanties contre l'application du système des « petits paquets », à laquelle peut entraîner le désir, louable en soi, mais préjudiciable aux intérêts généraux, de donner des satisfactions temporaires à la multiplicité des intérêts particuliers épars sur un vaste territoire ;

Assurer la concentration des efforts et des crédits et en sérier l'emploi sur une période de quinze ans;

Poursuivant l'application des principes qui ont déterminé le parlement à décider la liaison par le rail de la région populeuse de l'Imérina, d'abord au port de Tamatave, puis au fertile bassin du lac Alaotra dans le nord de Tananarive et aux belles plaines volcaniques du Vakinankaratra dans le sud, étendre le réseau ferré aux parties de la colonie qui offrent les conditions les plus propices aux rendements les plus importants et les plus immédiats dans les divers ordres de l'activité économique;

Créer ou aménager les débouchés maritimes des régions ainsi desservies;

Assurer, par un système complet de phares, le facile atterrissage des navires et la sécurité de la navigation côtière;

Pour la côte est, dont l'accès par mer est défendu, sauf en quelques points, par une mer dure et une barre dangereuse, terminer le canal de jonction des lagunes qui la bordent et relier ainsi par une voie d'eau continue aux ports terminus des voies ferrées des régions très intéressantes par les produits actuels et possibles de leur sol et de leur sous-sol;

Élargir par des voies routières affluentes les zones d'influence économique du réseau ferroviaire et du canal latéral à la côte est.

## Section Première

## VOIES FERREES

Des missions économiques et techniques ont, depuis 1918, procédé, suivant ces principes, aux dernières études comparatives des régions à desservir et des divers tracés entre lesquels le choix devait être fait pour la création du futur réseau. Elles avaient spécialement à recueillir les données les plus précises pour la solution d'une question depuis long-

temps en discussion : celle de la liaison par voie ferrée, à la fois à la côte orientale et aux ports d'avenir de la côte occidentale, ainsi qu'à celui de Diégo-Suarez, des grands groupements de population du plateau central.

De la documentation qui a été ainsi réunie par la colonie se sont dégagées, pour l'établissement du réseau ferroviaire, les conclusions suivantes.

En premier lieu, donner un débouché vers la côte orientale par une voie à grand rendement (voie d'un mètre) au groupe de populations du Betsiléo (chef-lieu : Fianarantsoa), le plus important de l'île après celui de l'Imerina qui, lui, est déjà relié à la même côte par le « Tananarive-côte Est ».

En deuxième lieu, relier entre eux les deux groupes de l'Imerina et du Betsiléo par un tronc central à voie d'un mètre, « Tananarive-Fianarantsoa », déjà amorcé par la ligne en construction de Tananarive à Antsirabé.

En troisième lieu, ajourner la construction des lignes de Tananarive à Majunga (soit directement, soit en prolongeant la voie Moramanga-Lac Alaotra), de Tananarive à Diégo-Suarez (par le lac Alaotra ou par tout autre tracé) et de Fianarantsoa à Tuléar.

En quatrième lieu, pourvoir de petites lignes à voie de 0 m. 60 l'arrière-pays des ports dont l'importance est d'ores et déjà caractérisée et dont l'avenir est le plus certain, tant par leur situation propre qu'à cause de la fertilité des régions auxquelles ils donnent accès et dont ils sont appelés à concentrer les produits.

1° Chemins de fer d'intérêt général a voie d'un mètre. — A. — *Achèvement des lignes de Tananarive à Antsirabé et de Moramanga au lac Alaotra.* — Le réseau à voie d'un mètre actuellement en exploitation a une longueur de 484 kilomètres. Il comprend la ligne de Tananarive à Tamatave (368 km. 1/2), la partie de l'embranchement de Moramanga au lac Alaotra qui va jusqu'à Ambatondrazaka, soit 143 kilomètres sur 165 kilomètres, et un premier tronçon de 98 kilo-

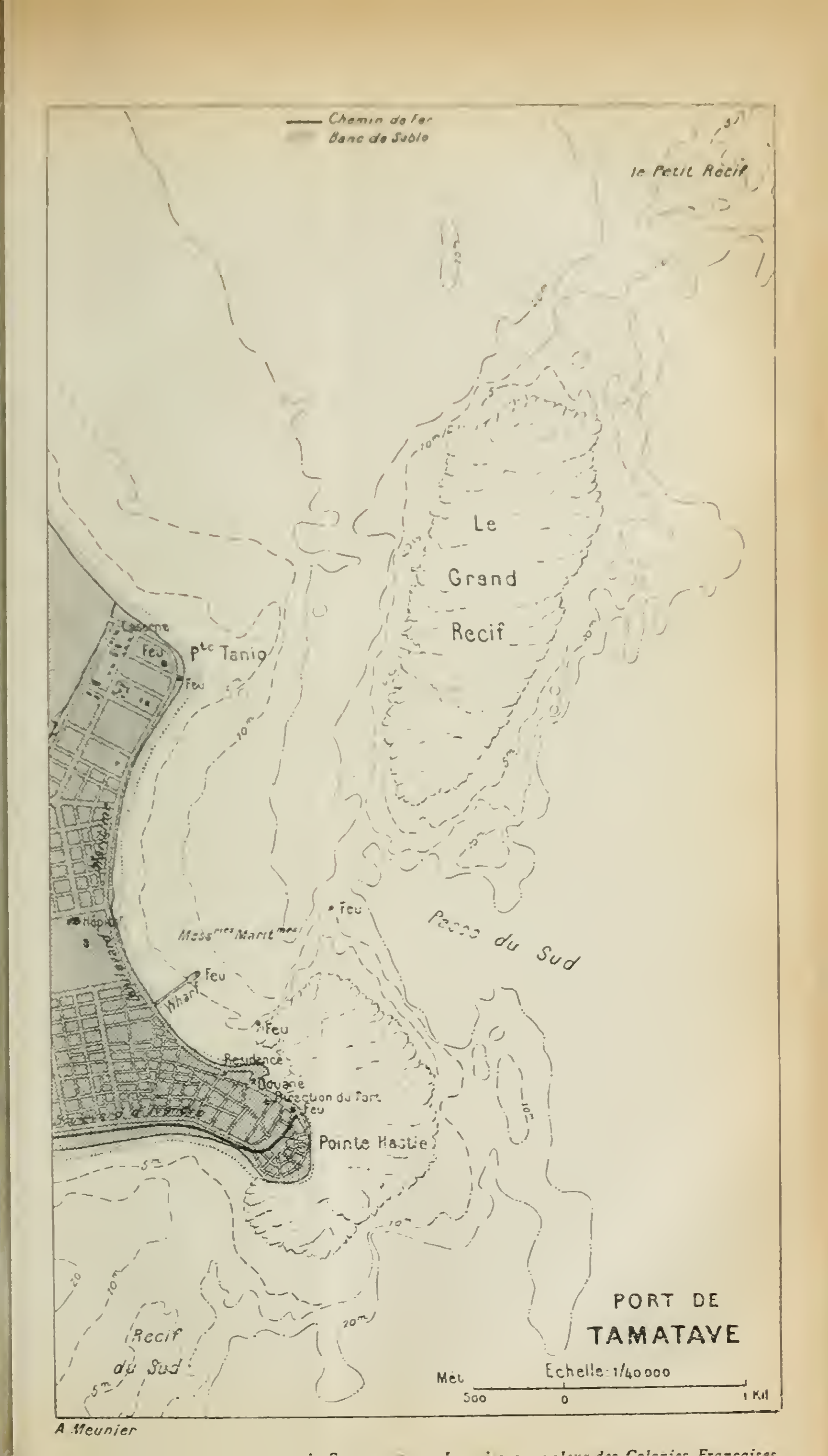
mètres, de Tananarive à Ilempona, sur la ligne de Tananarive à Antsirabé, qui mesurera 154 kilomètres.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Tananarive à Tamatave sont particulièrement encourageants, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-joint :

CHEMIN DE FER DE TANANARIVE A LA CÔTE EST

| ANNÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEFFICIENT d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 1910. | 272 | 3.125.133 | 6.415.057 | 1.506.086 | 5.537 | 896.927 | 3.298 | 609.159 | 59,5 |
| 1911. | 272 | 3.951.556 | 11.011.056 | 1.674.605 | 6.156 | 993.693 | 3.653 | 680.912 | 59,3 |
| 1912. | 272 | 4.542.797 | 12.212.294 | 1.869.421 | 6.873 | 1.087.724 | 3.999 | 781.697 | 58,2 |
| 1913. | 351 | 7.506.041 | 17.388.559 | 2.651.015 | 7.553 | 1.513.099 | 4.311 | 1 137.916 | 57 |
| 1914. | 369 | 7.529.281 | 17.031.126 | 2.832.054 | 7.675 | 1.916.745 | 4.110 | 1.315.309 | 54 |
| 1915. | 369 | 8.716.509 | 21.704.843 | 2.899.211 | 7.856 | 1.524.499 | 4.131 | 1.374.712 | 53 |
| 1916. | 386 | 16.471.195 | 27.481.114 | 3.686.938 | 9.558 | 1.672.596 | 4.333 | 2.014.342 | 35 |
| 1917. | 386 | 25.814.483 | 19.944.663 | 3.913.922 | 10.236 | 1.732.754 | 4.489 | 2.180.168 | 44 |
| 1918. | 386 | 22.190.001 | 16.206.763 | 3.425.474 | 8.875 | 2.481.288 | 6.428 | 944.186 | 73 |
| 1919. | 386 | 17.150.313 | 19.643.262 | 4.229.446 | 10.957 | 2.722.857 | 7.054 | 1.506.589 | 64 |
| 1920. | 386 | 32.785.483 | 31.433.077 | 6.524.118 | 16.902 | 3.490.625 | 9.043 | 3.033.493 | 54 |
| 1921. | 386 | — | 22.863.362 | 9.107.322 | 25.149 | 6.205.848 | 16.077 | 2.901.474 | 68,1 |

Les amorces des deux lignes de Moramanga au lac Alaotra et de Tananarive à Antsirabé ont été entreprises et poursuivies sur les fonds du budget local. Il est du plus grand intérêt d'en hâter tout d'abord, et le plus possible, l'achèvement qui ne comporte plus, pour la ligne Moramanga-Lac Alaotra, que l'équipement en matériel roulant. Pour celle d'Antsirabé, les travaux d'infra-structure sont terminés sur


Chemin de Fer
Banc de Sable
le Petit Recif
Le Grand Recif
Pte Tanio
Caserne
Feu
Feu
Hôpital
Messries Maritmes
Feu
Wharf
Feu
Feu
Résidence
Douane
Direction du Port
Feu
Pointe Hastie
Passe du Sud
Recif du Sud
PORT DE TAMATAVE
Echelle: 1/40000
Mèt 500 0 1 Kil

A. Meunier

les 120 premiers kilomètres environ, ceux de terrassement et une partie importante de l'infra-structure sur les 20 kilomètres suivants. L'exécution de cette première partie du programme est, à juste titre, impatiemment attendue ; elle secondera puissamment les nombreuses initiatives européennes et indigènes qui se sont groupées dans ces régions, y font application de méthodes culturales perfectionnées et y ont créé plusieurs affaires industrielles très intéressantes : exploitations minières, rizeries, féculeries, usines de fabrication de conserves de viandes, fabriques de saindoux, etc...

Elle sera sans aucun doute le signal de la création de nouvelles entreprises en vue desquelles le gouvernement a commencé, il y a deux ans, la détermination, parmi les meilleurs terrains, de périmètres de colonisation dont une partie est prévue comme devant être attribuée aux démobilisés de la grande guerre. Elle libérera une nombreuse main-d'œuvre maintenant employée aux transports par charrettes ou à dos d'homme ; elle permettra l'évacuation immédiate, pour l'exportation, d'un gros tonnage qui se trouve retenu dans le pays par l'insuffisance et le taux prohibitif des transports actuels.

Le gouvernement de la colonie estime que le trafic total des lignes de Tananarive à Tamatave, y compris l'embranchement du lac Alaotra, d'une part, la ligne de Tananarive à Antsirabé, d'autre part, atteindra, une décade après leur mise définitive en exploitation, plus de 300.000 tonnes par an, portant sur les céréales et divers autres produits de l'agriculture, de l'élevage, des forêts et des mines. Cette partie du réseau desservira une population de plus de 700.000 habitants, répartis sur une superficie relativement restreinte.

B. — *Construction de la ligne du Betsiléo* (*Fianarantsoa à la côte est*) (*208 kilomètres*). — Le Betsiléo offre les plus grandes analogies avec l'Imerina. Sa liaison par voie ferrée à la mer est donc commandée par les mêmes raisons qui ont déterminé la construction du « Tananarive-Côte Est ». On peut même dire que, d'année en année, ces raisons sont de-

venues plus puissantes. Dès les premiers jours de l'occupation française, la population du Betsiléo a fait preuve d'un parfait loyalisme qui s'est affirmé dans les circonstances difficiles de la pacification de la Grande-Ile. Elle a suivi avec docilité les conseils des autorités pour l'intensification des cultures. Or, depuis une dizaine d'années, le Betsiléo est dans l'impossibilité d'écouler directement ou indirectement les produits qu'il récolte en abondance. Il en résulte un état de congestion économique susceptible de provoquer dans un avenir très prochain une régression, si nous n'assurons pas un débouché au surcroît de la production. Faute d'une voie de communication à grand rendement, le développement du commerce d'importation est paralysé et la colonisation sous ses diverses formes ne peut avoir accès dans les riches régions de forêts et de culture de la zone du versant oriental, entre les hauts plateaux du Betsiléo et le littoral.

Il est vrai qu'une route carrossable existe entre Fianarantsoa et Mananjary, mais elle ne suffit pas à satisfaire aux besoins du trafic actuel, *a fortiori* du trafic possible. Cette impuissance même démontre la nécessité d'une solution plus complète. La construction du chemin de fer du Betsiléo à la côte est s'impose donc, en première urgence. L'étude détaillée du tracé est faite. Il reste seulement à choisir le point d'accès à la côte : Mananjary ou Manakara. Une mission vient de procéder à une reconnaissance technique qui doit permettre de prendre, à cet égard, une détermination définitive. Le développement de cette ligne sera inférieur de 160 kilomètres environ à celui du chemin de fer « Tananarive-côte Est ».

Elle desservira une population de plus de 400.000 habitants, des entreprises de colonisation déjà nombreuses, et drainera vers la mer une grande variété de produits, tant de la colonisation agricole et industrielle, de l'élevage, des exploitations minières et forestières que de l'agriculture, de la cueillette et de l'industrie indigènes : riz, céréales diverses, manioc, et leurs dérivés, denrées coloniales, bois, caoutchouc, textiles, bœufs, porcs, volailles, et leurs dérivés,

graphites, minerais uranifères, mica et cristal de roche, pierres précieuses, fer, peut-être nickel et cuivre dont des gisements sont prospectés.

C. — *Construction de la ligne d'Antsirabé à Fianarantsoa (250 kilomètres).* — Antsirabé, terminus du chemin de fer à voie d'un mètre, en construction, qui se dirige de Tananarive vers le sud et Fianarantsoa, origine de la voie ferrée « Betsiléo-Côte Est », sont reliés par une route carossable. La région que traverse cette route est peuplée de plus de 250.000 habitants et présente par ses ressources mises en œuvre ou latentes, les plus grandes analogies avec l'Imerina et le Betsiléo. Le sol y est même plus fertile, les richesses du sous-sol plus nombreuses, grâce aux formations volcaniques qui s'y rencontrent sur une grande étendue. On conçoit aisément, dès lors, l'insuffisance d'une simple artère routière de pénétration et d'évacuation pour l'exploitation intensive de cette intéressante partie de la colonie.

Du point de vue économique, celle-ci se soude, partie à l'Imerina, partie au Betsiléo; elle a ses débouchés naturels, d'une part sur Tamatave par Tananarive, d'autre part sur le terminus de la future voie ferrée « Fianarantsoa-Côte Est ». Il importe donc d'établir la jonction par voie ferrée « Antsirabé-Fianarantsoa » qui terminera le « Central malgache » (359 kilomètres). Cette ligne, en soudant celles du Betsiléo et de l'Imerina-Alaotra-Côte Est, donnera l'homogénéité nécessaire à un réseau qui pourra être ainsi exploité dans de meilleures conditions avec le même matériel et sans transbordements. On prévoit que le trafic annuel portera sur 50.000 tonnes dont 20.000 vers Tamatave et 30.000 vers le port du chemin de fer du Betsiléo.

D. — *Construction des tramways suburbains de Tananarive (51 kilomètres).* — L'agglomération de Tananarive possède plus de 60.000 habitants. Entre le chef-lieu de la colonie et les villages populeux qui l'environnent, dans la belle plaine de Betsimitatatra, dans les vallées de l'Ikopa et de ses affluents, un intense trafic provoque les allées et venues

quasi constantes d'une population nombreuse et industrieuse. Les transports qui se font par automobiles, par charrettes, ou même encore à dos d'homme, tout en absorbant une importante main-d'œuvre, sont de beaucoup inférieurs aux besoins. Leur insuffisance, le renchérissement des prix qui en est la conséquence, occasionnent un grave malaise pour les échanges et paralysent les très intéressantes initiatives qui se sont multipliées à Tananarive et dans ses environs.

De ces difficultés est né le projet de création, pour les transports de voyageurs et de marchandises, d'un réseau de tramways suburbains en liaison directe avec les chemins de fer en exploitation ou en construction. Ce réseau desservira les principales localités suivantes : Ambohidratrimo (17 km. 500), Fenoarivo (15 km. 750), Sabotsy-Namohana (9 km. 500) et Analamahitsy (800 km. 500), marchés importants de riz, céréales, fruits, bétail et volailles. On estime que le trafic annuel de l'ensemble de ces lignes pourra atteindre environ 50.000 voyageurs et 70.000 tonnes.

2° Chemins de fer d'intérêt régional a voie de 0 m. 60 (850 kilomètres). — Ces lignes auront pour objet de desservir, sur les deux versants et au nord de la Grande-Ile, les régions qui forment l'hinterland des centres maritimes les plus importants et sont actuellement dépourvues de voies de pénétration commerciale et d'évacuation.

Le type de 0 m. 60 est économique et suffisant pour le trafic escompté pour plusieurs années ; il conviendra toutefois d'établir les plates-formes de façon à pouvoir remplacer la voie de 0 m. 60 par des voies d'un mètre, dès que le besoin s'en fera sentir. Ces voies ferrées régionales ne donneront pas satisfaction à tous les vœux ; elles paraîtront, notamment, insuffisantes aux partisans de la construction de lignes reliant l'Imerina, soit directement, soit par le lac Alaotra, au port de Majunga d'une part, à Diégo-Suarez d'autre part, et le Betsiléo à la côte ouest ou sud-ouest.

Ces diverses hypothèses ont été minutieusement étudiées

sur place par des missions techniques et par les assemblées locales. Quelque séduisant que fût leur aspect schématique, le souci des réalisations essentielles a imposé de les écarter.

Au nord et à l'ouest de l'Imerina, ainsi qu'à l'ouest et au sud-ouest du Betsiléo, s'étend une large bande quasi désertique qu'il faudrait traverser pour arriver d'un point quelconque du plateau central vers la côte ouest ou vers la côte nord ; d'autre part, la distance de la dorsale Tananarive-Antsirabé-Fianarantsoa à la côte ouest est, au minimum, le double de la distance de la côte est. Les voies ferrées Imerina-région de Majunga et Imerina-Diégo-Suarez ne mesureraient pas moins d'un millier de kilomètres dont la dépense de construction avec la voie de 0 m. 60 ne serait pas inférieure à 70 millions. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que si Madagascar est un vaste pays, sa population est peu nombreuse et insuffisamment travailleuse : 3 millions 1/2 d'indigènes, qui ne fournissent pas le travail d'un million d'européens, peuplent mal une superficie de près de 600.000 kilomètres carrés. Des éliminations temporaires sont donc indispensables et il faut d'abord rechercher le rendement maximum dans le minimum de temps. C'est le programme des réseaux à voie de 0 m. 60 qui répond à cet objectif ; il est suffisamment ambitieux pour les deux décades qui viennent. Certaines de ces lignes constitueront, au surplus, les premiers tronçons de voies de liaison complète avec le grand réseau central.

Les chemins de fer à voie de 0 m. 60, d'un développement total de 850 kilomètres, se répartiront en sept réseaux. Les sept régions côtières à desservir ont certains caractères distincts. Elles ont ceci de commun que la colonisation s'y est portée de préférence en raison du climat et de la fertilité du sol particulièrement propices au développement intensif des cultures les plus variées, en raison aussi de l'abondance du cheptel bovin et des conditions très favorables qu'elles offrent à l'élevage. S'il est vrai que la population autochtone n'y est pas nombreuse, on constate, par contre

une immigration continue des populations du plateau central et même de l'extrême sud en quête de terres plus riches et plus facilement aménageables dans les larges plaines alluvionnaires de la côte ouest, depuis Tuléar jusqu'au sud de la montagne d'Ambre qui domine Diégo-Suarez.

A. — *Région de Tuléar: lignes de Tuléar à Manombo (68 kilomètres), de Tuléar à Manéra (94 kilomètres), de Tuléar à Tongobory (90 kilomètres).* — Dans cette région, le réseau se développera en éventail pour desservir les vallées des fleuves Manombo au nord, Fiherenana à l'est, Onilahy au sud et les trois centres de commerce, d'élevage et de culture qui s'y trouvent.

Trois lignes sont prévues : Tuléar-Manombo, Tuléar-Manéra, Tuléar-Tongobory. Cette dernière ligne pourra constituer l'amorce d'une voie minière qui permettra d'exploiter les gisements de charbon découverts dans le bassin du moyen Onilahy (Benenitra). On escompte de ces voies un trafic annuel de 66.000 tonnes à l'exportation (élevage et denrées, riz, pois du Cap, céréales) et de 9.000 tonnes à l'importation, dix ans environ après la mise en service.

B. — *Région de Morondava : ligne de Morondava à Mahabo (63 kilomètres).* — Une voie de 63 kilomètres desservira le delta du fleuve Morondava et reliera au port de ce nom, chef-lieu de la province, le centre de Mahabo où sont à exploiter d'intéressants gisements de calcaire. On attend de cette ligne, dans la décade qui suivra l'ouverture à l'exploitation, un trafic annuel de 20.000 tonnes à l'exportation, (élevage et dérivés, riz, pois du Cap et autres céréales, arachides, coprah, ricin, tabac, bois) et de 5.000 tonnes à l'importation. Il ne faut, en outre, pas perdre de vue que des travaux de recherches sont actuellement en cours dans cette région pour le pétrole et le bitume.

C. — *Région de Majunga : ligne de Morovay à Mampikony (145 kilomètres).* — La ligne de Morovay à Mampikony reliera les belles plaines de la basse Betsiboka à celle de

Mahajamba et du Bemarivo à l'est. Les opinions sont unanimes sur la richesse de ces territoires qui se prêtent admirablement à la colonisation intensive et aux industries dérivées de l'agriculture et de l'élevage. Cette voie doit donner, dans les conditions déjà indiquées, un trafic annuel de 40.000 tonnes à l'exportation et de 20.000 tonnes à l'importation.

D. — *Région d'Analalava : ligne d'Antsohihy à Befandriana (95 kilomètres).* — Cette région, qui n'offre pas moins de ressources que les précédentes, est dépourvue de toute voie de pénétration. C'est pour combler cette lacune qu'est prévue une ligne reliant le petit port d'Antsohiby à Befandriana ; on en attend un trafic annuel de 20.000 tonnes à l'exportation (élevage et dérivés, riz, céréales diverses, bois, raphia, coton, coprah) et de 5.000 tonnes à l'importation.

E. — *Région de Nosy-Bé : ligne d'Antsahampana à Marotoalana (70 kilomètres).* — Une ligne du petit port d'Antsahampana à Marotoalana est destinée à desservir le bassin du Sambirano et à lui permettre l'accès à la côte. La colonisation donne dans cette région un effort considérable et très méthodique ; elle y a créé de vastes cultures de manioc et des féculeries qui ont, durant la guerre, fourni une large contribution au ravitaillement de la métropole, et aussi des plantations de caféiers, cacaoyers, cocotiers, vanillers, etc... On escompte, pour cette voie, un trafic annuel de 50.000 tonnes à l'exportation et de 10.000 tonnes à l'importation.

F. — *Région de Diégo-Suarez : lignes de Diégo à la baie du Courrier (35 kilomètres) et de Diégo au cap d'Ambre (33 kilomètres).* — Deux lignes sont prévues : l'une vers le cap d'Ambre, l'autre vers la baie du Courrier. La première desservira le massif où se sont déjà portés les colons attirés par la salubrité du climat et la fertilité d'un sol de formation volcanique, couvert de belles forêts et abondamment arrosé. Le massif d'Ambre, dont l'altitude varie de 900 à 1.200 mètres, est le sanatorium du nord de la colonie et une

de ses régions les plus attrayantes. La seconde reliera Diégo au versant occidental et rendra possibles les transactions avec la belle plaine de la Mahavavy, au sud du massif d'Ambre. Le trafic annuel attendu de ces deux lignes est de 80.000 tonnes à l'exportation (élevage et dérivés, riz et autres céréales, manioc et fécule, sel, canne à sucre, cacao, café, vanille, fruits et légumes) et de 10.000 tonnes à l'importation.

G. — *Région des Pangalanes : lignes du terminus-nord du canal des Pangalanes au fleuve Maningory (50 kilomètres) ; du terminus-sud du canal des Pangalanes (Farafangana) à Vangaindrano (77 kilomètres); de Fanandrana à Ampasimbola (30 kilomètres).* — Enfin, pour étendre le bassin économique du canal latéral de la côte orientale, dit « canal des Pangalanes », on a prévu trois lignes : l'une du terminus-nord du canal des Pangalanes à l'embouchure du fleuve Maningory par Mahambo et Fénérive ; l'autre de Fanandrana à Antsasaka et Ampasimbola, dans l'hinterland de Tamatave ; la dernière du terminus-sud du canal (Farafangana) à Vangaindrano. Ces trois voies donneront accès à de nombreuses plantations européennes, à des centres de cultures indigènes et à des exploitations forestières et minières.

## Section II

## CANAUX

*Amélioration et prolongement du canal latéral à la côte est, dit « canal des Pangalanes ».* — Le but de l'amélioration et du prolongement de cette voie d'eau a déjà été indiqué : c'est la mise en valeur, dans la large mesure que comportent ses multiples ressources, d'une bande de terrains fertiles qui se développe sur une longueur de 600 kilomètres environ au voisinage immédiat de la mer. On a travaillé sur quelques sections, mais, sauf sur le parcours Ivondro-Tamatave-Andevorante, dont la construction a été achevée et l'exploitation concédée, il y a plus de vingt ans, à une société,





MADAGASCAR
ET
DEPENDANCES
45° de Greenwich
Chemins de fer construits
d° projetés
Routes construites
d° projetées
Canal des Pangalanes
Majunga Travaux de ports
Echelle 1/6.000.000
100 50 0 100 200 300 400 K
10°
15°
50°
55°30 E de Greenwich
OCEAN INDIEN
St DENIS
St André
le Port des Galets
21°
St Paul
St Benoît
Trois Bassins
RÉUNION
St Leu
St Louis
St PIERRE
St Joseph
55°30
Gde Comore
ILES COMORES
Moheli
Anjouan
Mayotte
Dzaoudzi
Phares
CANAL DE MOZAMBIQUE
Cap d'Ambre
Diego Suarez
Baie du Courrier
Antsirane
Camp d'Ambre
Iles Leven Phare
Nossi Bé
Hellville
Vohemar Feu de Port
Antsahampana
Marotoalana
Baie de Narinda
Baie de Mahajamba
Baie de Bombetoka
Analalava
Antsohihy
Antalaha Feu de Port
Sofia
Befandriana
Maroantsètra Feu de Port
Baie d'Antongil
Majunga
Cap Masoala Phare
Marovoay
Mampikony
Cap St André Phare
Betsiboka
Mahavavy
Tintingue
Ile Ste Marie
Mevatanana
Sambao
Ranobe
Manambao
Imérimandroso
Amparafaravola
Fénérive
Mahambo
Foulpointe
Manakambahiny
Andilanimarianina
Ilot Prune Phare
Andriba
Andreba
Ambatondrazaka
Andilanitoby
Didy
Anosiroa
Maintirano Feu de Port
Ankazobe
Anjozorobe
Tamatave
Andaingo
Iles Barren Phares
Manambolo
TANANARIVE
EMYRNE
Brickaville
Andevorante
Miarinarivo
Moramanga
Sabotsy
Ambatolotsy
Vatomandry Feu de Port




ALBERT SARRAUT _ Mise en valeur des Colonies Françaises

Payot _ Paris

les parties du canal ouvertes à la navigation ne sont accessibles qu'aux pirogues. Il s'agit de créer une voie d'eau à grand rendement qui permette des transports à propulsion mécanique à bon marché, entre les principaux centres de la côte est, de Farafangana à Foulpointe, et qui, ainsi, contribuera à la prospérité des deux ports de Tamatave et du terminus du chemin de fer du Betsiléo.

### Section III

### ROUTES

La construction de 800 kilomètres de routes carrossables est prévue comme complément des réseaux ferroviaires et du canal latéral de la côte est. La répartition de ces voies affluentes se fera, par conséquent, suivant les zones précédemment indiquées.

1° *Zone du chemin de fer de Moramanga au lac Alaotra : construction des routes de Andreba à Imerimandroso (20 kilomètres); de Andaingo à Didy (40 kilomètres); de Ambatondrazaka à Andilanimarianina (15 kilomètres); de Andilanatoby à Amparafaravola (50 kilomètres).* — Ces routes intéressent directement le bassin du lac Alaotra, soit en prolongeant jusqu'à l'extrémité nord du lac et sur ses deux rives, l'action de la voie ferrée, soit en l'étendant jusqu'aux abords de la grande forêt de l'est (Didy). Imerimandroso sur la rive nord-est de l'Alaotra et Amparafaravola, sur la rive ouest, sont des centres de commerce fort actif.

2° *Zone du chemin de fer « Tananarive à la Côte Est » et zone des Pangalanes : construction des routes de Moramanga à Anosibé (99 kilomètres) et de Vatomandry à Brickaville (58 kilomètres).* — La première de ces routes se développera suivant une direction générale nord-sud, à travers la grande forêt de l'est; elle en permettra la pénétration et en drainera les produits sur le chemin de fer. Il en sera de même,

mais pour partie seulement, de la route de Vatomandry à Brickaville (58 kilomètres), depuis longtemps réclamée et à juste titre par les planteurs et les exploitants de mines (graphite en particulier) qui se sont portés dans cette région.

3° *Zone du chemin de fer de Tananarive à Antsirabé : construction des routes de Behenjy à Sabotsy (25 kilomètres) et de Bétafo à Soavina et Vohimasina (31 kilomètres).* — La route de la gare de Behenjy à Sabotsy reliera la voie ferrée à un marché important. Dans le sud, celle de Bétafo à Soavina et Vohimasina élargira, vers l'ouest de la province de Vakinankaratra, le bassin économique du même chemin de fer. Bétafo est déjà réuni à Antsirabé par une belle route carrossable de 24 kilomètres. C'est une agglomération indigène importante au centre d'une vaste cuvette volcanique très fertile et fort bien cultivée ; on remarque dans cette plaine de superbes rizières et il s'y fait un élevage intensif de bœufs, de porcs et de volailles, qui contribuent à alimenter les usines de conserves d'Antsirabé.

4° *Zone du chemin de fer « Betsiléo-Côte Est » : construction des routes de Ifanadiana au fleuve Faraony (Ambohimitratraka) (40 kilomètres); de Ifanadiana à Ambohimanga du Sud (100 kilomètres) ; de Fianarantsoa à Fanjakana (15 kilomètres) ; de Ambalavao à Ihosy (122 kilomètres).* — Le réseau prévu a pour but d'étendre à l'ouest de Fianarantsoa, au sud du plateau du Betsiléo, et sur le versant oriental, la puissance attractive de la voie ferrée.

La route de Ifanadiana au fleuve Faraony est destinée à relier la voie carrossable actuelle Fianarantsoa-Mananjary, vers le milieu de son parcours, au futur chemin de fer « Betsiléo-Côte Est ». Elle facilitera l'accès aux chantiers pendant la période de construction. Dans la suite, elle permettra d'amener à la voie ferrée les produits d'une partie fertile et déjà cultivée du versant oriental, tandis que le tronçon Ifanadiana-Ambohimanga du Sud rendra possibles la pénétration économique d'une des régions les plus neuves et les plus intéres-

santes de la grande forêt et l'évacuation de ses produits sur la voie ferrée.

La route de Fianarantsoa à Fanjakana desservira un pays de belles rizières. Celle d'Ambalavao à Ihosy prolongera de 122 kilomètres vers le sud, le service des transports automobiles dont la première de ces localités est le terminus, Tananarive l'origine, et qui relie actuellement Fianarantsoa au chef-lieu de la colonie par Ambositra et Antsirabé. Elle drainera sur le chemin de fer les produits du pays Bara. Elle facilitera en même temps la liaison du sud du Betsiléo avec Tuléar au sud-ouest et Fort-Dauphin au sud-est.

5° *Zone du chemin de fer d'Antsirabé à Fianarantsoa : reconstruction de la route de Ambositra à Ranomena* (*21 kilomètres*). — Il n'est prévu qu'une route très courte destinée à faciliter l'apport des bois et d'autres produits de la forêt de l'est à Ambositra, chef-lieu de la circonscription administrative, future gare importante du chemin de fer projeté.

6° *Zone du chemin de fer de Morondava à Mahabo : construction de la route de Mahabo à Mandabe* (*72 kilomètres*). — La route qui de Mahabo rejoindra Mandabe, centre de culture et d'élevage, desservira deux bassins fluviaux particulièrement intéressants au point de vue économique, dans l'ouest de Madagascar.

7° *Zone du canal des Pangalanes : construction de la route de Mananjary à Ampasimajava* (*55 kilomètres*). — La route Vatomandry-Brickaville, dont il a déjà été question, contribuera pour partie, à élargir le bassin économique de cette voie d'eau ; il en sera de même de celle qui est prévue entre Ampasimajava et Mananjary, région où la colonisation a spécialement développé les cultures tropicales.

En outre, une relation étroite sera établie entre ce programme de routes et le développement à donner aux voies de communication intérieure au moyen des dotations annuelles du budget local ordinaire.

## Section IV

## PORTS

1° *Construction du port de Tamatave et du port terminus du chemin de fer de Betsiléo.* — En ce qui concerne les ports, tout est à faire à Madagascar.

A l'exception de Diégo-Suarez, aucun d'eux ne possède d'abri naturel, non plus que d'aménagements, ni d'outillage. Les navires n'y sont pas en sécurité et les opérations de chargement s'y effectuent dans les conditions les plus défectueuses.

Sans doute, des sociétés de batelage se sont créées et de louables initiatives se sont exercées pour outiller et développer ces entreprises. Mais elles n'ont pu et ne sauraient remédier aux graves défectuosités qui tiennent à la nature même. Aussi les compagnies de navigation qui ont des services réguliers sur Madagascar, voient-elles leurs navires prolonger outre mesure, et toujours sous les feux, leurs stationnements, bien que les batelages leur réservent la priorité. Quant aux autres armateurs faisant des voyages occasionnels, les grosses difficultés qu'ils éprouvent à effectuer leurs opérations les détournent de revenir même dans les centres maritimes les plus importants de la Grande-Ile.

Cette situation était déjà cause, avant la grande guerre, de la rareté et de la cherté du fret à Madagascar. Se prolongeant à l'heure où les courants commerciaux se rétablissent et vont s'intensifier, elle ne manquerait pas de le raréfier et de le rendre plus onéreux encore.

Elle se traduit, pour le port de Tamatave, par la statistique suivante :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 37 | 88.200 | 286 | 163.068 |
| 1911 . . . . . | 37 | 94.586 | 288 | 171.865 |
| 1912 . . . . . | 33 | 84.276 | 365 | 206.183 |
| 1913 . . . . . | 33 | 84.592 | 384 | 190.934 |
| 1914 . . . . . | 39 | 97.208 | 285 | 168.445 |
| 1915 . . . . . | 36 | 102.160 | 262 | 160.419 |
| 1916 . . . . . | 46 | 109.814 | 260 | 127.548 |
| 1917 . . . . . | 37 | 93.402 | 155 | 105.452 |
| 1918 . . . . . | 13 | 32.833 | 156 | 56.471 |
| 1919 . . . . . | 29 | 65.778 | 251 | 118.616 |
| 1920 . . . . . | 37 | 166.648 | 246 | 156.650 |
| 1921 . . . . . | 35 | 73.805 | 245 | 167.708 |

Ces chiffres mettent en évidence la nécessité de donner enfin, par la construction du port de Tamatave, au commerce et à la colonisation de la côte orientale et des régions dont elle est le débouché, la satisfaction qu'ils réclament depuis plus de quinze ans. Et cette nécessité est pressante, car il faut que Tamatave puisse recevoir l'afflux des marchandises que les nouvelles routes et voies ferrées lui apporteront. On estime que dans dix ans son trafic ne sera pas inférieur à 300.000 tonnes.

Deux projets ont été étudiés pour la construction du port : l'un, à la pointe Tanio, et l'autre, à la pointe Hastie. Le premier a été rejeté pour un double motif : d'abord parce qu'il serait très onéreux, et ensuite parce qu'il a été condamné par le comité d'hygiène et de salubrité publiques de la colonie, comme devant, faute de courant, transformer le port en un cloaque pestilentiel par l'accumulation des vases et des détritus. Le second, déjà approuvé en principe par le

comité des travaux publics des colonies a fait l'objet d'un avant-projet définitif très étudié qui est soumis à l'examen de ce comité.

D'après ce projet, le port serait constitué par des môles adossés au banc du récif Hastie transformé en terre-pleins; l'accostage des navires serait protégé contre la houle par la construction de deux digues de 500 et 400 mètres de longueur fermant la passe est de la rade, enracinées, l'une au grand récif, l'autre à la pointe nord du récif Hastie, et laissant entre leurs musoirs une passe de 250 mètres de largeur. Les sondages ont montré que les dragages étaient possibles jusqu'à dix mètres dans des fonds de sable mélangés à des coraux friables de petites dimensions.

Ce projet aurait pour avantage de ne pas déplacer le centre actuel de l'activité commerciale. Les dispositions adoptées pour les voies de quai permettraient de les raccorder facilement avec celles des installations locales existantes (magasins-généraux, wharfs, magasins de l'intendance et des travaux publics); elles permettraient également d'utiliser la plate-forme et les installations du chemin de fer d'Ivondro dans la traversée de Tamatave; elles réduiraient au strict minimum les achats de terrains nécessaires à l'installation du quai et du terre-plein sud sur lequel seraient édifiés les hangars de transit et la direction des douanes. Enfin, les ouvrages extérieurs du port constitueraient une protection efficace de la ville, ce qui entraînerait la suppression de dépenses élevées de travaux neufs, puis d'entretien et de grosses réparations.

Les travaux, dont la durée serait approximativement de cinq à six ans, pourraient être répartis en trois étapes.

Une première étape comprendrait le dragage de la partie nord de la darse Hastie à 10 mètres de profondeur et de la partie sud à 4 mètres de profondeur, les remblais des terre-pleins, la construction des ouvrages extérieurs de protection (mur sur le récif Hastie et jetées), de trois appontements de 96 mètres (sud, nord et nord-ouest), de trois murettes de quais de 66 m. 50 (sud, nord et nord-ouest), d'un quai

à voiliers de 100 mètres et de murettes délimitant les terre-pleins, de hangars et voies de quai.

La deuxième étape comporterait le dragage à 10 mètres de profondeur de la partie sud de la darse Hastie, la continuation des remblais des terre-pleins, la construction d'un appontement nord de 96 mètres, de deux appontements sud de 80 mètres, de deux appontements est de 75 et 56 mètres, de murettes, de hangars et voies de quais correspondantes.

Enfin, la troisième étape se résumerait en l'édification de murs de quais reliant les appontements, de manière à donner au port son plein rendement en supprimant les solutions de continuité.

En ce qui concerne ce port, une décision définitive sera prise après examen du comité des travaux publics des colonies.

Des considérations de même ordre que pour Tamatave militent en faveur de la création du port terminus du chemin de fer du Betsiléo (Mananjary ou Manakara), dont le trafic est prévu pour 150.000 tonnes.

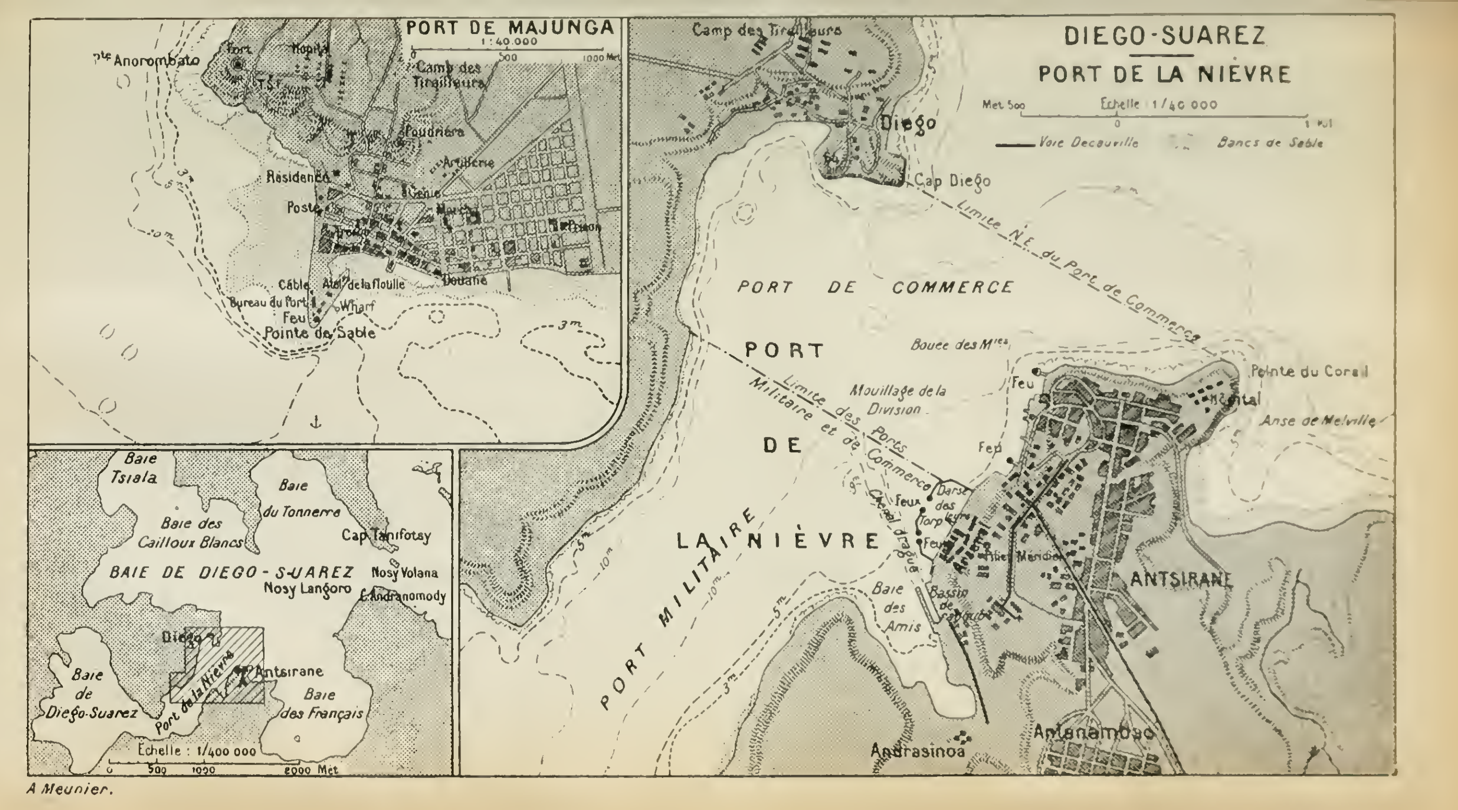
2° *Aménagement du port de Majunga.* — Sur la côte nord-ouest, la situation du port de Majunga ressort de la statistique ci-après :

*Voir tableau page suivante.*

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 85 | 85.250 | 2.030 | 122.614 |
| 1911 . . . . . | 90 | 101.285 | 2.058 | 128.601 |
| 1912 . . . . . | 94 | 103.804 | 1.899 | 152.267 |
| 1913 . . . . . | 118 | 119.637 | 2.067 | 150.269 |
| 1914 . . . . . | 45 | 88.108 | 1.563 | 192.197 |
| 1915 . . . . . | 27 | 30.931 | 726 | 167.319 |
| 1916 . . . . | 38 | 53.369 | 574 | 157.228 |
| 1917 . . . . . | 31 | 50.927 | 640 | 110.400 |
| 1918 . . . . . | 25 | 33.428 | 642 | 87.501 |
| 1919 . . . . . | 32 | 39.617 | 612 | 95.611 |
| 1920 . . . . . | 34 | 53.878 | 561 | 126.917 |
| 1921 . . . . . | 33 | 37 247 | 542 | 152.142 |

Cette situation médiocre est, elle aussi, la conséquence du défaut d'aménagement et d'outillage maritimes. Les approches du port ne sont même pas organisées hydrographiquement. L'alignement d'entrée ne se voit pas le matin et n'est pas éclairé la nuit ; aucune bouée ne signale les trois hauts fonds dangereux qui barrent l'entrée de la baie. Cet état d'abandon contraste fâcheusement avec l'aménagement du port voisin de Mozambique qui fait face à Majunga, de l'autre côté du canal de Mozambique, et dont l'accès est rendu facile, de jour et de nuit, par un système de feux bien combinés et un balisage parfait, et dont la rade offre un mouillage extrêmement sûr.

Des améliorations urgentes sont donc nécessaires, car on doit envisager avec la plus grande confiance l'avenir de Majunga qui se trouve placé dans des conditions de développement extrêmement favorables, en face de la côte orientale d'Afrique, à l'embouchure d'un fleuve en partie navi-




A. SARRAUT. — *La mise en valeur des Colonies Françaises.*
PAYOT, PARIS.

gable, au débouché d'une vaste et fertile région. Il ne paraît pas exagéré de prévoir, pour le port aménagé et outillé, un trafic de 200.000 tonnes au bout d'une dizaine d'années.

3° *Amélioration des ports de Diégo-Suarez et de Tuléar.* — Diégo-Suarez est un des abris naturels les plus beaux du monde, mais, faute de quais ou d'estacades, les navires ne peuvent y accoster. C'est surtout un port d'escale et de transit pour les services de navigation des côtes orientale et occidentale. Les chiffres qui suivent font ressortir l'importance de ces mouvements :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 18 | 39.059 | 104 | 162.163 |
| 1911 . . . . . | 19 | 41.455 | 98 | 179.636 |
| 1912 . . . . . | 19 | 43.808 | 101 | 173.253 |
| 1913 . . . . . | 21 | 52.337 | 202 | 169.687 |
| 1914 . . . . . | 27 | 59.457 | 168 | 208.319 |
| 1915 . . . . . | 23 | 54.571 | 113 | 199.983 |
| 1916 . . . . . | 31 | 65.026 | 94 | 161.774 |
| 1917 . . . . . | 30 | 62.002 | 80 | 154.581 |
| 1918 . . . . . | 7 | 16.917 | 45 | 62.747 |
| 1919 . . . . . | 19 | 52.191 | 80 | 113.925 |
| 1920 . . . . . | 26 | 83 253 | 69 | 166.416 |
| 1921 . . . . . | 32 | 76.117 | 73 | 153.115 |

Les voies ferrées projetées accroîtront sensiblement le trafic propre du port de Diégo dont l'aménagement, qui ne comporte pas des travaux de très grande importance, influera lui-même sur la mise en valeur de l'arrière-pays.

C'est dans le même esprit qu'on prévoit l'outillage du petit port de Tuléar sur la côte sud-ouest. Son mouvement,

correspondant à un trafic propre, n'est en effet pas négligeable :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 10 | 15.934 | 380 | 25.172 |
| 1911 . . . . . | 15 | 12.737 | 364 | 51.337 |
| 1912 . . . . . | 14 | 14.890 | 358 | 46.196 |
| 1913 . . . . . | 6 | 8.170 | 404 | 48.063 |
| 1914 . . . . . | 9 | 8.258 | 320 | 50.055 |
| 1915 . . . . . | 11 | 4.020 | 275 | 36.403 |
| 1916 . . . . . | 9 | 11.015 | 377 | 26.107 |
| 1917 . . . . . | 3 | 4.029 | 422 | 22.024 |
| 1918 . . . . . | 3 | 1.528 | 458 | 24.138 |
| 1919 . . . . . | 7 | 11.830 | 596 | 22.650 |
| 1920 . . . . . | 7 | 8.981 | 655 | 43.213 |
| 1921 . . . . . | 6 | 15.900 | 665 | 40.799 |

Ce mouvement sera largement accru par l'entrée en service du réseau ferré projeté dont, comme on l'a indiqué, le trafic est prévu pour 75.000 tonnes.

## SECTION V

## ÉCLAIRAGE DES CÔTES

1° *Construction de phares.* — De graves lacunes sont à combler dans l'éclairage des côtes de la Grande-Ile et des petites îles voisines, afin d'améliorer les conditions encore précaires de la navigation tant côtière que de haute mer. Pour 5.000 kilomètres de côtes, Madagascar ne possède que douze phares et cinq feux d'atterrissage. La côte orientale

est dépourvue de feux sur près de 900 kilomètres, la côte occidentale sur près de 1.800. Des phares sont à construire: sur la côte est, aux îles Leven, au cap Masoala, à l'îlot Prune; à l'extrême sud, au cap Sainte-Marie; sur la côte ouest, au port de Tuléar (deux phares), au cap Saint-Vincent, aux îles Barren, au cap Saint-André; aux îles Comores (trois phares).

2° *Installation de feux de ports.* — Pour les mêmes raisons, l'entrée des rades devra être convenablement assurée par l'établissement de feux spéciaux de reconnaissance à Vohémar, Antalaha, Maroantsetra, Vatomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana (côte est); Ambohibé, Morondova et Maintirano (côte ouest).

## Section VI

## HYDRAULIQUE AGRICOLE

1° *Travaux d'irrigation et de drainage pour la mise en valeur des terres dans diverses régions.* — A Madagascar, que sillonnent de nombreux cours d'eau, la mise en valeur des terres par l'hydraulique agricole est le procédé qui convient à beaucoup de régions. Il est à noter que ces travaux doivent prendre une importance spéciale dans le plan général d'outillage économique de la colonie pour l'aménagement du bassin du lac Alaotra et des vastes plaines qu'arrosent dans leur cours inférieur le Fihérénana, la Mangoki, la Tsiribihina à l'ouest, la Betsiboka au nord-ouest et toujours sur le versant occidental, mais plus au nord encore, la Mahavavy. Il est permis de penser que ces travaux favoriseraient dans ces régions le large développement de la culture du coton.

2° *Aménagement de chutes d'eau.* — La question de l'installation de postes de T. S. F., dans la Grande-Ile, est intimement liée comme celle des tramways urbains et subur-

bains de Tananarive, du tramway de Diégo à Joffreville et de l'adduction d'eau et de l'éclairage électrique de Tamatave, à l'aménagement des chutes d'eau de Farahantsana pour Tananarive, de Volobé pour Tamatave et de Besokatra pour Diégo-Suarez.

## Section VII

## ASSISTANCE MÉDICALE

*Construction à Tananarive de l'Ecole de médecine indigène et de l'hôpital central annexe.* — Un gros effort est à donner, à Madagascar, pour le développement de l'assistance médicale indigène, et ce développement est en grande partie subordonné à la bonne formation, parmi les divers groupements autochtones, de nombreux médecins, sages-femmes et infirmiers.

Ce fut une des premières préoccupations du général Galliéni qui, dès l'origine de l'organisation de la colonie, s'empressa de créer à Tananarive une école de médecine indigène, avec un grand hôpital. Mais l'installation de ces établissements ne put être faite qu'avec des moyens de fortune. On dut choisir alors, comme emplacement, un quartier de la ville haute, le quartier d'Ankadinandriana, où étaient concentrés tous les services publics et utiliser un groupe de maisons malgaches, construites à la mode du pays. L'installation est aujourd'hui à peu près la même qu'il y a plus de vingt ans. La situation des lieux ne se prêtait pas à des constructions nouvelles. Le quartier de l'école de médecine et de l'hôpital est au sommet des pentes abruptes sur lesquelles s'étage Tananarive. Mais d'année en année, surtout depuis la mise en exploitation des chemins de fer, le développement des affaires a attiré la population dans la basse ville qui s'étend de plus en plus dans la plaine. L'accès très difficile de l'école de médecine et de l'hôpital, auxquels on ne peut parvenir que par des rues étroites, coupées d'escaliers, rebute les indigènes. Les transports de malades sont difficiles et compliqués, en raison de l'impossibilité d'utiliser des voitures.

En ce qui concerne le service intérieur, les maisons qui forment ce groupe médical n'ayant pas été construites par les indigènes pour être aménagées en locaux hospitaliers, se prêtent mal à cette utilisation. Les salles en sont trop petites ; les escaliers trop étroits ne permettent pas le transport d'un malade sur un brancard. Les bâtiments, mal construits, sont d'un entretien difficile, au détriment de l'hygiène. La place est, d'ailleurs, de beaucoup insuffisante et il faut refuser de nombreuses hospitalisations.

L'installation était faite pour une organisation d'urgence au lendemain de la conquête. Elle est très loin, aujourd'hui, de répondre aux besoins et aux obligations que nous impose, à l'égard de l'indigène, notre devoir d'assistance.

Le nouvel hôpital doit comprendre 250 lits, distribués en huit pavillons en rez-de-chaussée contenant chacun 25 lits, 50 autres lits étant distribués entre les contagieux, les isolés, les prisonniers, etc.

D'autre part, la maternité où se forment les sages-femmes, organisée à Tananarive dans le quartier d'Isoraka, par l'initiative privée que subventionne la colonie, est à grande distance de l'école de médecine et de l'hôpital central. Elle ne suffit pas non plus aux besoins et n'est pas en rapport avec le progrès de l'hygiène. Le gouvernement local a donc conçu la création d'un groupe médical modèle qui réunira, sur un emplacement unique, école de médecine, hôpital central et maternité. Cette création intéresse la colonie entière, puisqu'elle a pour objet de pourvoir de médecins et de sages-femmes toutes les régions de la Grande-île et ses dépendances et de former aussi les infirmiers pour de nombreuses formations sanitaires.

Ce groupe doit être construit aux abords de la ville basse. Deux emplacements ont été étudiés, l'un à l'ouest, l'autre à l'est. Les projets techniques correspondants ont été préparés. De leur comparaison est résulté le choix de l'emplacement ouest (Mahamasina) où les constructions sont commencées.

## CHAPITRE V

# CÔTE FRANÇAISE DES SOMALIS

*Création à Djibouti d'un port d'escale.* — Djibouti est la tête de ligne du chemin de fer franco-éthiopien aboutissant à Addis-Abeba, capitale de l'Abyssinie, et desservant le trafic de ce pays et de la région fertile du Harrar. C'est en même temps l'escale obligée des navires se rendant aux Indes, en Chine, en Australie, à Madagascar et sur la côte sud-orientale de l'Afrique. Sans donc prétendre à égaler celui de Dakar, le rôle du port de Djibouti est de toute première importance et est appelé à se développer très rapidement. Les statistiques des mouvements des navires en témoignent:

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 198 | 545.929 | 645 | 18.146 |
| 1911 . . . . . | 233 | 670.283 | 693 | 27.744 |
| 1912 . . . . . | 247 | 737.748 | 725 | 24.261 |
| 1913 . . . . . | 299 | 926.601 | 776 | 25.483 |
| 1914 . . . . . | 249 | 778.353 | 597 | 24.904 |
| 1915 . . . . . | 150 | 497.440 | 471 | 19.049 |
| 1916 . . . . . | 186 | 638.432 | 503 | 14.019 |
| 1917 . . . . . | 222 | 633.848 | 625 | 14.837 |
| 1918 . . . . . | 155 | 479.419 | 1.010 | 20.511 |
| 1919 . . . . . | 259 | 672.486 | 628 | 15.395 |
| 1920 . . . . . | 243 | 878.334 | 566 | 26.614 |
| 1921 . . . . . | 189 | 751.274 | 695 | 18.914 |

Jusqu'à présent, les circonstances ont empêché de créer à Djibouti des installations en rapport avec le trafic à desservir; on s'est contenté de prolonger les jetées existantes jusqu'à des fonds permettant l'accostage des chalands qui vont charger ou décharger les navires ancrés en rade. Il n'y a d'ailleurs sur les jetées aucun outillage pour cette opération.

Cette situation ne peut être maintenue plus longtemps sans compromettre irrémédiablement l'avenir de Djibouti et de son chemin de fer et les grands intérêts économiques et politiques qui y sont attachés. Il est indispensable de réaliser sans délai à Djibouti les installations maritimes qui permettront aux grands navires de faire à quai leurs opérations de chargement et de déchargement, en y trouvant un outillage approprié, et de s'y approvisionner rapidement en aliments frais, en eau, en charbon, voire en pétrole.

Les dispositions à adopter dans ce but ont déjà fait l'objet d'études très complètes ; la guerre et ses conséquences, en ce qui concerne le prix des matériaux, ont empêché de passer à l'exécution ; mais il ne paraît pas possible d'attendre plus longtemps.

Le projet à réaliser consiste à prolonger la jetée du Marabout, à la racine de laquelle aboutit la voie du chemin de fer ; à construire des digues protégeant le port contre la houle du large, des môles et des darses draguées à 9 mètres de profondeur pour être accessibles aux grands navires ; à installer sur les quais l'outillage, les engins de manutention et les magasins nécessaires ; à disposer des bouées, des corps morts et des feux aux endroits convenables.

On aura une idée précise du trafic auquel le port de Djibouti doit faire face en considérant les statistiques du chemin de fer d'Ethiopie, dont il est l'entrepôt et le débouché.

*Voir tableau page suivante.*

## Chemin de fer de Djibouti a Addis-Abéba

| ANNÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | CO c d pl t |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 1910. | 310 | 1.907.302 | 11.805.599 | 2.199.562 | 7.121 | 939.090 | 3.003 | 1.260.472 | |
| 1911. | 310 | 1.917.000 | 14.755.000 | 2.724.849 | 8.822 | 1.159.829 | 3.740 | 1.565.020 | |
| 1912. | 310 | 4.575.200 | 9.167.000 | 2.261.083 | 7.320 | 1.074.770 | 3.467 | 1.186.313 | |
| 1913. | 421 | — | 14.000.000 | 3.470.456 | 8.236 | 1.717.967 | 4.007 | 1.752.489 | |
| 1914. | 461 | — | — | 4.149.970 | 9.005 | 2.192.262 | 4.757 | 1.957.708 | |
| 1915. | 617 | 3.393.732 | 16.054.716 | 3.743.000 | 6.077 | 2.242.000 | 3.640 | 1.501.000 | |
| 1916. | 761 | 7.508.976 | 15.131.457 | 3.806.137 | 5.002 | 2.955.516 | 3.884 | 850.621 | |
| 1917. | 774 | 15.472.959 | 23.426.544 | 5.265.440 | 6.802 | 3.450.817 | 4.559 | 1.814.623 | |
| 1918. | 783 | 14.304.07 | 25.149.779 | 6.106.182 | 7.798 | 4 113.000 | 5.253 | 1.993.182 | |
| 1919. | 783 | 13.833.729 | 21.041.180 | 6.500.262 | 8.302 | 5.542.812 | 7.076 | 957.450 | |
| 1920. | 783 | 23.697.322 | 24.142.278 | 10.454.378 | 13.350 | 8.942.000 | 11.420 | 1.512.378 | |
| 1921. | 783 | 16.417.800 | 16.886.700 | 8.199.468 | 10.468 | 8.549.059 | 10.915 | 349.591 | 1( |

# CHAPITRE VI

# RÉUNION

## Section Première

## CHEMIN DE FER ET PORT DE LA REUNION

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer à la Réunion, longeant la côte entre Saint-Pierre et Saint-Benoît sur une longueur de 126 kilom. 200, soit sur les deux tiers environ de la périphérie de l'île, ainsi que d'un port à créer à la Pointe des Galets, furent concédés, en 1874, par le conseil général de la Réunion. La colonie accordait une subvention annuelle de 160.000 francs pendant trente ans.

Les concessionnaires passèrent alors avec l'Etat, le 19 février 1877, une convention, approuvée par la loi du 24 juin 1877, par laquelle l'Etat leur accordait une garantie de recettes nettes d'exploitation de 1.925.000 francs (subvention de la colonie comprise) pendant les quatre-vingt-dix-neuf ans que devait durer la concession. L'Etat s'engageait, en outre, à leur verser une avance de 4 millions de francs pour paiement des intérêts intercalaires.

Les concessionnaires se substituèrent une société au capital de 5 millions de francs, laquelle gagea la garantie de l'Etat pour émettre un emprunt de 34 millions de francs. Les travaux furent commencés en 1879 et, malgré de nombreuses difficultés techniques, la construction du chemin de fer fut poussée assez activement et sans incident notable.

Par contre, l'exécution du port subit des vicissitudes qui

compromirent l'entreprise et qui obligèrent la compagnie à recourir encore à l'aide de l'Etat. Une convention, datée du 20 mai 1884 et qui fut approuvée par la loi du 19 décembre 1884, porta de 1.925.000 francs à 2.495.000 francs la garantie de l'Etat (subvention de la colonie comprise), ce qui permit à la compagnie de se procurer des ressources complémentaires s'élevant à 11.400.000 francs par une nouvelle émission d'obligations.

A la fin de l'année 1886 seulement le port était achevé, mais toutes les ressources de la compagnie étaient épuisées. D'autre part, la première année d'exploitation qui devait, suivant les prévisions de la compagnie, donner 3.777.000 fr. de recettes, ne couvrait même pas les dépenses.

Dans ces conditions, la compagnie se déclara impuissante à poursuivre l'exploitation. L'Etat prononça sa déchéance à partir du 1er janvier 1888 et assuma le service des obligations garanties, ainsi que l'exploitation du chemin de fer et du port. La loi de finances du 17 juillet 1889 autorisa le Ministre des Colonies à assurer l'exploitation de l'entreprise. La même loi créait un budget annexe spécial pour le chemin de fer et le port de la Réunion.

Depuis 1917, la colonie de la Réunion a cessé de fournir la subvention de 160.000 francs à laquelle elle s'était obligée pendant une période de trente ans. Cette situation ayant paru anormale d'une entreprise dont la colonie seule recueillait les bénéfices, laissant toutes les charges à l'Etat, la loi de finances du 26 octobre 1919 a décidé qu'à partir du 1er janvier 1920 la colonie de la Réunion participerait aux charges de la garantie d'intérêt du chemin de fer et du port de la Réunion, le quantum de cette contribution étant fixé annuellement par la loi de finances sans pouvoir dépasser le cinquième des charges totales. La loi de finances de 1921 vient de modifier cette proportion en l'augmentant.

On trouvera ci-après, pour les dix dernières années, les résultats de l'exploitation du chemin de fer de la Réunion.

Chemin de fer de la Réunion

| Longueur moyenne exploitée | Voyageurs à un kilomètre | Tonnes kilométriques | Recettes totales | Recettes par kilomètre exploité | Dépenses totales | Dépenses par kilomètre exploité | Produit net de l'exploitation | Coefficient d'exploitation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *kilom.* | | | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | *francs* | |
| 126 | 6.032.540 | 2.867.526 | 1.106.895 | 8.715 | 844.375 | 6.648 | 262.520 | 76,2 |
| 126 | 6.483.369 | 4.164.129 | 1.323.472 | 10 504 | 854.019 | 6.778 | 469.453 | 64,5 |
| 126 | 6.678.887 | 4.527.337 | 1.240.406 | 9.844 | 941.161 | 7.410 | 299.245 | 76 |
| 126 | 7.106.787 | 5.257.370 | 1.441.057 | 11.346 | 1.048.979 | 8.259 | 392.078 | 73 |
| 126 | 7.159.105 | 5.633.213 | 1.236.833 | 9.738 | 1.115.386 | 8.782 | 121.447 | 90 |
| 126 | 8.854.232 | 5.472.695 | 1.545.892 | 12.172 | 1.181.105 | 9.300 | 364.787 | 76 |
| 126 | 9.276.565 | 6.269.661 | 1.739.368 | 13.696 | 1.318.536 | 10.382 | 420.832 | 76 |
| 126 | 10.190.897 | 5.716.298 | 1.834.033 | 14.441 | 1.544.963 | 12.165 | 289.070 | 84 |
| 126 | 9.138.387 | 4.296.951 | 1.658.278 | 13.033 | 1.542.934 | 12.149 | 115.344 | 93 |
| 126 | 8.290.225 | 4.582.463 | 1.918.949 | 15.110 | 2.053.555 | 16.170 | —134.606 | 107 |
| 126 | 9.506.324 | 5.708.304 | 3.357.700 | 26.439 | 2.974.644 | 23.422 | 383.056 | 88 |
| 126 | — | — | — | — | — | — | — | — |

1° *Renforcement de la voie de chemin de fer et des ouvrages d'art.* — Depuis le début de l'exploitation du chemin de fer de la Réunion, on a dû faire face, tous les ans, à des dépenses de travaux neufs et de grosses réparations rendus nécessaires par le développement du trafic ou la détérioration des ouvrages à la suite de cyclones, fréquents à la Réunion.

Pour répondre aux nécessités nouvelles qu'a créée l'augmentation du trafic, par suite du développement de l'industrie sucrière dans la colonie, on a dû envisager un programme de travaux et d'achat de matériel. Ce dernier doit remplacer le matériel usé et permettre d'assurer complètement le transport des produits des usines.

Dans le cahier des charges annexé à la convention du 19 février 1877, on avait prévu que les rails à employer pourraient ne peser que 12 kilogrammes, s'ils étaient en acier, et 16 kilogrammes, s'ils étaient en fer. La voie fut tout d'abord établie en rails à patins en acier pesant 14 kilogrammes et reposant sur des cloches en fonte système Livesey. Au bout de quelques années d'exploitation, on constatait qu'en raison du voisinage de la mer, que la ligne suit sur toute sa longueur, les parties métalliques de la voie s'étaient rapidement oxydées et qu'une réfection s'imposait. Elle a commencé en 1901 et a été poursuivie depuis lors suivant les disponibilités de l'entreprise. La voie fut renforcée à l'aide de traverses en bois placées sous les éclisses et l'on remplaça par un renouvellement méthodique les rails de 14 kilogrammes par des rails de 22 kilogrammes du type des lignes indochinoises. La standardisation à 26 kilogrammes des rails destinés aux chemins de fer coloniaux français nécessite l'emploi de ce nouveau type au chemin de fer de la Réunion dans les envois futurs de rails.

L'emploi de ce rail permettra d'ailleurs la mise en service d'un matériel plus lourd convenant mieux au trafic pondéreux qui se développe sur ce chemin de fer par suite de la création d'usines centrales pour la fabrication du sucre.

Les traverses en bois employées au début pour le renforcement étaient en sapin injecté. On emploie maintenant les traverses provenant de bois de Madagascar dont la durée est plus grande.

Le renforcement de la voie, poursuivi jusqu'à ce jour très lentement, en raison de la modicité des crédits qui y étaient affectés, doit être maintenant effectué avec une rapidité plus grande afin que le nouveau matériel puisse circuler sur la ligne entière et non pas seulement sur la section renforcée.

Les ouvrages d'art, très nombreux sur le parcours de la voie ferrée, ayant été établis pour le passage d'un matériel de poids et de capacité moindres que ceux que le développement du trafic a rendus nécessaires, il en résulte que plusieurs d'entre eux devront subir des transformations en vue

d'augmenter leur résistance. Il est devenu en outre urgent de remplacer, par de nouveaux tabliers métalliques, les ponts des Trois Bassins et de la rivière des Avirons emportés par un cyclone.

2° *Fourniture de matériel de traction et de matériel roulant complémentaire.* — Le matériel roulant en service avant les commandes récentes de matériel comprenait : d'abord un matériel de traction composé de 23 locomotives dont 16 datant de l'origine du chemin de fer, 3 acquises en 1909 et 4 en 1913. Ce sont des locomotives-tenders à 3 essieux pesant 12 tonnes à vide et 15 tonnes en ordre de marche ; ensuite un matériel roulant d'exploitation composé d'une voiture-salon et de 50 voitures de première et de seconde classes ; enfin un matériel de transports de marchandises composé de 282 wagons-tombereaux bâchés qui sont affectés au transport des sucres pendant la période sucrière, 183 wagons à houille affectés au transport des cannes pendant la même période, 54 wagons-plates-formes, 14 fourgons pour marchandises, 10 fourgons pour bagages, une plate-forme boggie, 38 wagons de service.

Ce matériel est depuis longtemps reconnu insuffisant, mais la guerre a, pendant toute sa durée, empêché qu'on l'augmentât. Cette insuffisance est marquée par l'accroissement qu'ont subi les transports de sucre qui, de 17.613 tonnes en 1900, passaient à 26.933 tonnes en 1910 et à 44.013 tonnes en 1916.

Le matériel complémentaire, dont l'envoi dans la colonie se poursuit maintenant, comporte : 3 locomotives Decauville de 15 tonnes et une locomotive Decauville de 11 tonnes, déjà fournies, et 2 locomotives qui sont commandées ; 100 wagons à marchandises et 5 voitures à voyageurs de 2e classe.

3° *Améliorations des installations et de l'outillage du port de la Pointe des Galets.* — Le port de la Pointe des Galets est petit : sa surface est de 16 hectares seulement. Il assure à lui seul tout le trafic de l'île[1] :

1. Les statistiques douanières ont ici une apparence trompeuse. Elles

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 124 | 227.645 | Le cabotage n'existe pas dans la colonie. | |
| 1911 . . . . . | 121 | 240.729 | | |
| 1912 . . . . . | 109 | 226.365 | | |
| 1913 . . . . . | 134 | 317.708 | | |
| 1914 . . . . . | 122 | 282.874 | | |
| 1915 . . . . . | 103 | 244.535 | | |
| 1916 . . . . . | 91 | 216.638 | | |
| 1917 . . . . . | 74 | 156.454 | | |
| 1918 . . . . . | 63 | 90.244 | | |
| 1919 . . . . . | 65 | 117.264 | | |
| 1920 . . . . . | 74 | 139.500 | | |
| 1921 . . . . . | — | — | | |

Avec l'accroissement du trafic et l'augmentation des longueurs des navires modernes, il est devenu insuffisant. Lorsqu'il contient sept navires, ce qui arrive parfois, il ne reste plus de place pour en recevoir un huitième ; son agrandissement a été étudié, mais il comportera de fortes dépenses. En attendant, il est indispensable d'améliorer et de compléter les installations et l'outillage existant en vue d'activer les opérations de chargement et de déchargement des navires.

Dans cet ordre d'idées, il conviendrait d'allonger de 25 mètres la longueur de l'appontement de 60 mètres de la gare

accusent une décroissance rapide du nombre des navires et du tonnage. A la vérité, avant la guerre, les navires des Messageries Maritimes étaient comptés deux fois : une première fois au voyage d'aller, lorsqu'ils venaient de France, une deuxième fois au voyage de retour, lorsqu'ils venaient de Maurice. A partir de 1915, ces bateaux ayant suffisamment de fret n'ont plus touché Maurice et sont revenus directement de la Réunion en France, n'entrant et ne sortant qu'une seule fois du port de la Pointe des Galets, cela explique une diminution de 50 °/o dans les statistiques.

maritime pour permettre aux cargos de charger et de décharger par quatre panneaux simultanément.

Les docks et magasins existants ne répondent pas aux nécessités du commerce. Cette partie de l'outillage du port comprend : 3 docks à étage couvrant 7.200 mètres carrés, 9 magasins, dont l'un pour le rhum et un autre pour le pétrole, 3 hangars métalliques. La capacité de réception de ces bâtiments est inférieure de beaucoup aux besoins du trafic. En 1916, pour l'emmagasinage des sucres, des tapiocas et des rhums, on a dû utiliser les magasins des anciennes marines du Butor, le rez-de-chaussée de la caserne d'infanterie et partiellement de la caserne d'artillerie.

L'outillage maritime et terrestre devra être complété en conséquence, et il sera nécessaire, pour suppléer la main-d'œuvre qui fait de plus en plus défaut, de recourir à des manutentions mécaniques exigeant des installations importantes : gabarres, grues, engins mécaniques de chargement et de déchargement, etc. Il n'existe que quatre chalands pour le service du port : ce nombre devrait être doublé. Les grues et appareils de levage ne sont pas assez puissants pour les besoins du trafic. Dans leur ensemble, les appareils de manutention actuels du port sont trop insuffisants, trop anciens, peu maniables, peu mobiles.

Tous ces travaux présentent une réelle urgence et permettront d'atténuer la charge qui incombe au budget de l'Etat du fait de cette entreprise.

## Section II

## TRAVAUX PUBLICS COLONIAUX

1° *Amélioration du réseau routier.* — La colonie possède un réseau routier de plus de 600 kilomètres, qui a été établi dans des conditions insuffisantes pour donner satisfaction au trafic pondéreux résultant du développement de l'industrie sucrière. Chaque année, pendant l'hivernage, la circulation est

très souvent interrompue au passage à gué des rivières. En outre, de nombreux ponts et ponceaux en bois sont en mauvais état et ne peuvent plus supporter les charges réglementaires. Il importe de les remplacer par des ponts en béton armé ou en pierre. Le rechargement général des chaussées, la réparation et la construction de parapets, l'ouverture de cunettes, des élargissements en certains points, sont des travaux de première nécessité qu'il convient de prévoir.

2° *Prolongement du chemin de fer de Saint-Pierre à Saint-Joseph (16 kilomètres).* — Ce prolongement permettrait de mettre en valeur une région très riche actuellement assez mal desservie par des routes. Plusieurs projets ont été élaborés pour l'exécution de ce travail. Le projet adopté par le Conseil général comporte le percement de plus de 1.600 mètres de tunnel en terrain dur et la construction de nombreux ouvrages d'art, dans lesquels figurent 400 mètres de tabliers métalliques. Ce travail ne devra d'ailleurs être entrepris que si les études de détail techniques et économiques que fait actuellement effectuer la colonie démontrent que la dépense à prévoir pour l'établissement et l'exploitation n'est pas hors de proportion avec l'utilité du travail.

3° *Utilisation des chutes d'eau.* — Pour la production de l'énergie électrique quatre rivières peuvent être captées sans aléas : la rivière des Roches, la rivière de Saint-Denis, la rivière des Galets et la rivière de Saint-Etienne.

Une dérivation de la rivière des Roches au-dessus des rapides permettrait d'obtenir une chute de 80 mètres avec un débit de 2.000 litres à la seconde en basses eaux assurant une force constante de 1.600 chevaux sur l'arbre des turbines, utilisables par le chemin de fer et le port et par les usines à sucre et à tapioca de la région de Saint-Benoît et de Saint-André.

La rivière de Saint-Denis qui alimente en eau potable la ville de Saint-Denis et fournit la force nécessaire à l'éclairage de cette agglomération, laisse encore une disponibilité

de 100 chevaux-vapeur, suffisante pour faire fonctionner un poste de T. S. F. et le funiculaire du Brûlé.

La rivière de Saint-Etienne peut fournir sans difficultés techniques 2.000 litres à la seconde en basses eaux sur 120 mètres de hauteur, soit 3.000 chevaux-vapeur en chiffres ronds.

La rivière des Galets pourrait pendant quatre ou cinq mois de l'année donner un débit de plusieurs milliers de litres à la seconde, produisant une énergie utilisable par les industries saisonnières, les industries chimiques notamment ; le débit d'étiage serait réservé aux consommations constantes (traction, force motrice, irrigation). L'aménagement de la rivière des Galets comporterait des travaux assez importants (tunnel ou canal en encorbellement, conduite forcée, etc.).

La rivière de l'Angevin et la rivière du Mât constituent des forces disponibles appréciables.

L'utilisation de la houille blanche permettrait l'électrification totale du chemin de fer et de ses ateliers, qui absorberaient environ 1.000 chevaux-vapeur. La force hydraulique fournirait l'énergie électrique nécessaire aux usines à sucre, à l'éclairage des villes et des villages et faciliterait sans doute la création d'industries nouvelles, telles que la fabrication des sacs de vacoa, etc...

Les usines à sucre brûlent, en plus des « bagasses », d'énormes quantités de bois. L'utilisation de l'énergie électrique aurait pour heureuse conséquence d'arrêter le déboisement rapide de l'île.

---

CHAPITRE VII

# ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE

1° *Amélioration des ports de Pondichéry et de Karikal.* — Les ports de Pondichéry et de Karikal ne sont, en réalité, que des rades foraines, les meilleures de la côte inhospitalière de Coromandel, bien qu'encore mal outillées et d'un accès difficile.

Le mouvement commercial de Pondichéry dépend de deux facteurs : les escales des courriers reliant les grandes villes du golfe du Bengale et des Détroits, et l'exportation des arachides. Un projet de port à l'embouchure de l'Ariancoupom, à 6 kilomètres au sud de la ville, fut étudié, il y a quelques années, mais les sacrifices à faire pour l'établir ont été reconnus hors de proportion avec le résultat à espérer.

La plage de Pondichéry est bordée de quais construits en 1855 et qui sont en très bon état. A cette époque les transactions se faisaient directement entre les navires et le rivage au moyen d'embarcations dites « chelingues » suffisamment robustes pour pouvoir franchir la barre. En 1865, fut entrepris un wharf métallique de 180 mètres, prolongé une première fois, en 1881-1882, et porté à 340 mètres en 1908-1909. Jusqu'à 1910, les marchandises étaient manutentionnées par deux grues à main de la puissance de 1 tonne à 2 tonnes 1/2. Depuis, la Chambre de Commerce de Pondichéry a fait installer une grue électrique de la puissance de 5 tonnes. Une voie ferrée relie l'entrée du wharf et les magasins généraux de la Chambre de Commerce au réseau des chemins de fer du sud de l'Inde.

Les appontements et les magasins ne répondent plus aux besoins du commerce, l'éclairage et le balisage de la rade ne donnent pas la sécurité désirable aux navires qui, la nuit, doivent pour atterrir, lorsqu'ils viennent de Rangoon ou de Colombo, reconnaître auparavant les feux de Tripalore et de Cuddalore et allonger ainsi considérablement leur route.

Il résulte de cet état de choses que les bateaux qui fréquentent Pondichéry se font de plus en plus rares et que les arachides récoltées dans l'arrière pays, en territoire français ou anglais (South Arcot), et qui constituent la majeure partie des exportations de la colonie, prennent de plus en plus le chemin des ports anglais de Madras et de Cuddalore, et depuis 1902, celui des ports de Porto-Novo et de Negapatam, où elles trouvent un outillage perfectionné et un fret plus abondant.

Les statistiques ci-après donnent une idée de la situation déplorable du port de Pondichéry :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 39 | 97.435 | 179 | 428.287 |
| 1911 . . . . . | 60 | 162.242 | 182 | 381.910 |
| 1912 . . . . . | 56 | 153.934 | 195 | 423.355 |
| 1913 . . . . . | 55 | 155.880 | 300 | 473.771 |
| 1914 . . . . . | 44 | 124.091 | 248 | 431.470 |
| 1915 . . . . . | 21 | 59.259 | 119 | 188.617 |
| 1916 . . . . . | 23 | 56.974 | 94 | 156.023 |
| 1917 . . . . . | 17 | 51.846 | 100 | 127.891 |
| 1918 . . . . . | 8 | 30.218 | 91 | 100.575 |
| 1919 . . . . . | 20 | 50.575 | 66 | 87.735 |
| 1920 . . . . . | 17 | 57.351 | 107 | 182.838 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

Les transformations qu'il paraît nécessaire d'apporter immédiatement à l'outillage actuel de la rade de Pondichéry concernent : le feu du port, dont la puissance doit être augmentée, les abords du wharf qui doivent être aménagés et les moyens de manutention des marchandises qu'il faut améliorer.

La rade de Karikal, par sa position au milieu du delta du Cavéry, occupait autrefois une situation particulièrement favorable pour les transactions commerciales des riches districts du Tanjore. La création et le développement des chemins de fer, l'appauvrissement de débit de la rivière Arselar par laquelle se faisaient les opérations de batelage, ont considérablement diminué le mouvement commercial de Karikal.

L'article principal d'exportation est le riz ou nelly, provenant du territoire indien limitrophe. Depuis 1919, l'exportation du riz étant interdite sur le territoire anglo-indien, nous avons dû imposer la même interdiction. C'est ce qui explique la diminution considérable des transactions de ce port qui apparaît dans le tableau ci-après. Toutefois, on peut espérer un regain d'activité par suite des nouvelles installations (réservoirs à pétrole et fabriques de bidons) faites par les compagnies Standard Oil et Burma Oil. En améliorant les conditions d'embarquement et de débarquement, nous pourrons espérer drainer une partie des arachides cultivées à Dindigul, Puducottah et Combacanom, qui sortent actuellement par Negapatam.

*Voir tableau ci-contre.*

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 3 | 9.835 | 106 | 218.441 |
| 1911 . . . . . | 4 | 13.863 | 111 | 225.407 |
| 1912 . . . . . | 4 | 13.039 | 100 | 193.794 |
| 1913 . . . . . | — | — | — | — |
| 1914 . . . . . | — | — | — | — |
| 1915 . . . . . | 2 | 6.234 | 112 | 144.922 |
| 1916 . . . . . | — | — | 95 | 124.235 |
| 1917 . . . . . | 2 | .653 | 87 | 118.068 |
| 1918 . . . . . | — | — | 144 | 85.582 |
| 1919 . . . . . | 1 | 4.052 | 72 | 74.471 |
| 1920 . . . . . | 2 | 7.198 | 118 | 114.483 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

Il importe de mettre fin à cette situation alarmante sous peine de voir nos deux ports complètement désertés par les navires marchands, ce qui ne manquerait pas d'amener, dans un bref délai, la ruine du commerce et de l'industrie de nos deux établissements de Pondichéry et de Karikal qui, seuls, ont conservé à l'heure actuelle quelque valeur au point de vue économique.

2° *Travaux d'irrigation.* — Nos Etablissements dans l'Inde, sauf Chandernagor, sont essentiellement agricoles et l'agriculture est la principale ressource du territoire de Pondichéry, comme de celui de Karikal. Le pays est particulièrement sec et les pluies sont rares; les irrigations jouent donc un rôle très important dans l'Inde. Les Anglais, dans cet ordre d'idée, ont fait des travaux immenses qui leur ont permis, en augmentant considérablement la surface cultivable, de diminuer la famine.

Le territoire de Pondichéry est arrosé par les rivières Po-

néar et Gingy qui, toutes deux, ont leurs affluents sur leur droite et leurs dérivations sur leur gauche. C'est pourquoi la rivière Gingy alimente principalement les irrigations du territoire français au moyen des deux canaux principaux de Souttoukény et de Villenour. Les prises d'eau de ces deux canaux sont opérées au moyen de barrages en rivière (barrages de Souttoukény et de Pouléarcoupom) placés respectivement à des distances de 26 et 19 kilomètres de l'embouchure. Le Ponéar, de son côté, alimente un ensemble de canaux dont l'origine se trouve, pour la plupart, en territoire anglais (Bangarvaikal, Sitteryvaikal, Pacom, Ajaguinatom, etc.).

Malgré cela, certains districts du territoire de Pondichéry sont encore très mal arrosés, et perdent chaque année, par suite de la sécheresse, la moitié de leurs récoltes ; c'est le cas des communes de Bahour et de Tirabouvané. Ces districts, actuellement très pauvres, pourraient être transformés en pays fertiles et florissants s'ils étaient mieux desservis au point de vue des irrigations. Les mêmes avantages pourraient être réalisés dans toutes les parties du territoire de Pondichéry susceptibles d'être irriguées.

Le territoire de Karikal est situé en plein delta du Cavéry. Le problème technique à résoudre était le partage de l'eau disponible entre le Cavéry et le Coléron, de façon à alimenter régulièrement toutes les dérivations sans provoquer d'inondations. La solution de ce problème avait été obtenue primitivement par la construction, sous les rois Cholas, vers le II[e] siècle, du barrage du Grand Anicut qui, pendant dix-sept siècles, a résisté à toutes les crues et inondations du fleuve. Les Anglais l'ont amélioré et ont construit depuis lors plusieurs déversoirs. A l'heure actuelle, toutes les têtes des rivières sont munies de barrages et le système central est réglé par l'Upper Anicut et le Grand Anicut qui répartissent les eaux, soit dans le Cavéry, soit dans le Coléron.

Avant les extensions et les perfectionnements apportés au système de réglementation du Cavéry, Karikal, qui est ar-

rosé par huit rivières du delta, recevait sans contrôle les eaux du bras principal. Depuis lors, de nombreux barrages et régulateurs ont été établis, qui laissent écouler seulement le débit strictement nécessaire à l'irrigation des terres placées sous leur régime. Un barrage établi à l'entrée de chaque rivière sur notre territoire dessert un canal alimentaire qui distribue l'eau sur toutes les terres en culture, par l'intermédiaire des canaux de répartition. Les règlements et les tours d'eau sont arrêtés par les soins de l'ingénieur en chef de la présidence de Madras, qui détermine sans appel l'importance du contingent à diriger sur les terres françaises. Etant données les conditions de dépendance dans lesquelles elles se trouvent, il importe d'économiser l'eau le plus possible. Or les barrages qui servent à l'irrigation d'une partie des terrains de l'Etablissement sont en très mauvais état. Construits depuis de longues années et d'une façon trop sommaire, ils laissent perdre une grande quantité d'eau. Il est nécessaire de les refaire complètement et de les pourvoir d'appareils de vannage perfectionnés comme ceux qui existent sur les mêmes rivières en territoire anglais. Ces travaux sont réclamés depuis longtemps par les populations agricoles du territoire de Karikal.

---

## CHAPITRE VIII

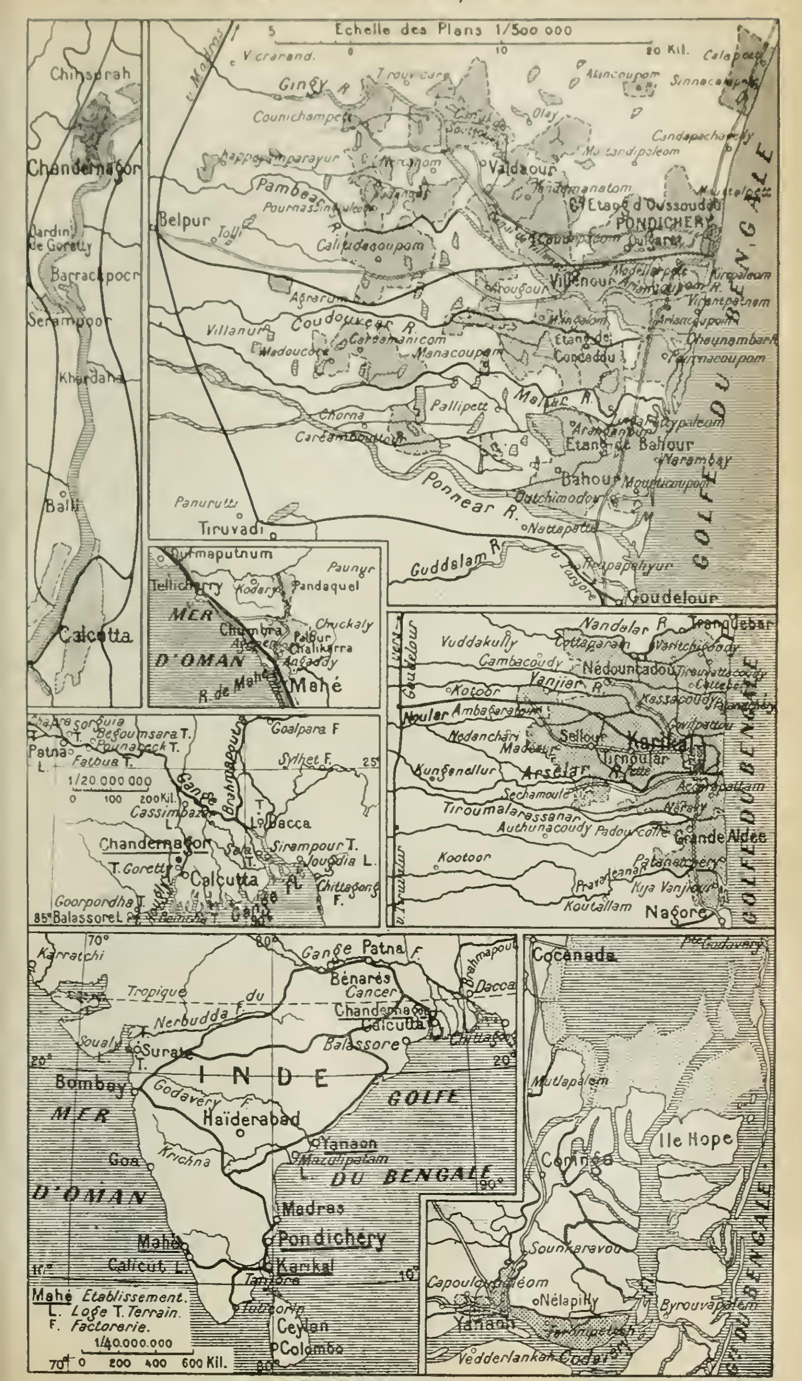
# SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Le port de Saint-Pierre comprend essentiellement : d'une part, une baie de 40 hectares environ, dite le Barachois, qui offre aux navires un assez bon abri contre le vent et la mer, mais où la profondeur ne dépasse pas, en général, 5 mètres sous basse mer et où l'on ne trouve de fonds de plus de 4 mètres que sur une surface de 10 hectares environ ; d'autre part, une rade relativement vaste et profonde, mais largement ouverte aux lames et à la houle du nord-est et du sud-est.

Divers ouvrages ont été établis pour assurer la sécurité de la navigation. Ce sont : des feux d'atterrissage à la pointe de Galentry, au cap Blanc et à la pointe Plate ; des feux de port, des sifflets de brume aux phares de Galentry et de la pointe Plate et un certain nombre de bouées destinées tant à baliser le chenal du port qu'à signaler les hauts fonds les plus dangereux des côtes des deux îles.

Si les installations actuelles du port de Saint-Pierre sont, dans leur ensemble, en rapport avec les besoins de l'industrie de la pêche tels qu'on les concevait il y a une dizaine d'années, c'est-à-dire si elles suffisent pour les différentes opérations des goëlettes de pêche et autres petits bateaux armés à Saint-Pierre, en même temps qu'elles assurent le ravitaillement des 200 ou 300 trois-mâts venant de la métropole, elles ne répondent plus aux idées qui ont cours aujourd'hui sur l'organisation et l'exploitation des grands ports de pêche

# ETABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE



et au développement de la pêche à vapeur. Or le port de Saint-Pierre se trouve compris dans le programme général d'organisation de la pêche élaboré par le Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, dans les conditions prévues par la loi du 19 juin 1920 portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions pour le développement de la flotte de pêche et l'organisation de la pêche maritime.

Les travaux d'amélioration du port de Saint-Pierre ont été étudiés par diverses commissions (Commission des ports de pêche, Commission nautique, etc...) instituées au Ministère des Travaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande qui, après avoir entendu les représentants du Ministère des Colonies ainsi que les représentants des intérêts locaux, ont arrêté un programme général de travaux en corrélation avec ceux à exécuter dans la métropole. Une commission mixte, composée des représentants des services intéressés du Ministère des Colonies et de la Marine Marchande ainsi que des représentants de la colonie, a été instituée en outre au Ministère des Colonies pour étudier et arrêter le programme général des travaux à effectuer dans la colonie de Saint-Pierre et Miquelon, pour en compléter l'outillage économique, de façon à concilier les intérêts en présence et à adapter ce programme à celui qui a été élaboré par la Marine Marchande. Cette commission a établi d'un commun accord entre tous ses membres la liste des travaux jugés nécessaires pour assurer le complet développement économique de la colonie ainsi que leur ordre d'urgence.

Une partie de ces travaux semble dès maintenant, d'après les indications fournies par le Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, devoir être exécutée par les soins de la Marine Marchande; la charge des autres incomberait au Ministère des Colonies. Ce qui importe actuellement, c'est l'adoption de principe d'un programme de travaux qui intéressent au plus haut point à la fois le développement de l'industrie de la pêche et l'amélioration de l'outillage économique de la colonie, l'un et l'autre étroitement liés. Une entente interministérielle interviendra d'ailleurs en temps opportun, en

vue de la réalisation des ressources, voies et moyens d'exécutior. Voici ce programme tel qu'il a été arrêté.

1° *Création de phares et d'ouvrages de sécurité.* — D'après l'avis de la Commission nautique, il convient avant tout d'améliorer l'éclairage et le balisage des côtes de la colonie et pour cela d'établir : en premier lieu, un phare et un signal de brume sur le rocher de Petit-Saint-Pierre ; en second lieu, des signaux de brume au cap Coupé (pointe sud de Langlade), afin de faciliter l'atterrissage et l'entrée des navires venant du continent américain, et à la pointe de Galentry afin de donner les mêmes facilités à ceux venant d'Europe ; en troisième lieu, des bouées à cloche ou à sifflet à la Basse de la Marne (au sud de Saint-Pierre), à la Grande Basse (à l'est de Saint-Pierre), à la Chotte (entrée du port de Miquelon) et à la roche Béliveau (à l'est du cap Vert, dans l'île de Miquelon) ; en quatrième lieu, une transformation du feu d'horizon de la Pointe aux Canons en un feu de direction offrant un secteur blanc entre le rocher du Petit-Saint-Pierre et la Pointe sud-ouest de l'Ile aux Massacres ; en cinquième lieu, une amélioration de l'éclairage du Barachois ; en sixième lieu, un poste radiogoniométrique permettant aux navires de repérer très exactement la direction des appels ou signaux radiotélégraphiques en temps de brume.

2° *Amélioration et aménagement du port de Saint-Pierre.* — Pour réaliser ce but un certain nombre de travaux doivent être effectués. La liste en est établie par ordre d'urgence.

L'aménagement dans la baie de deux postes de mouillage pour grands navires permettra de recevoir les bateaux frigorifiques et charbonniers de huit mètres de tirant d'eau qu'amènera nécessairement dans le port le frigorifique actuellement installé.

La construction d'une digue barrant la passe sud-est entre la pointe à Bertrand et la passe sud-ouest de l'Ile aux Chiens formera la première étape des travaux qui mettront par le moyen le plus sûr et le plus rapide, de l'avis de la commission nautique, le port de Saint-Pierre en état de recevoir les

grands navires en toute sécurité par tous les temps. La seconde étape, plus lointaine, consistera dans la construction prévue après l'achèvement de tous les travaux ici indiqués, d'une digue reliant l'île aux Massacres à l'île aux Chiens.

Le curage du Barachois, qui est actuellement complètement ensablé, s'impose si l'on veut assurer, avec des garanties suffisantes, les opérations des bateaux de trois mètres de tirant d'eau.

L'approfondissement à 5 mètres dans le Barachois, d'un chenal aboutissant au slip Lefèvre, permettra aux chalutiers de 500 tonneaux d'arriver jusqu'au slip Lefèvre convenablement amélioré et agrandi pour y effectuer les réparations de première nécessité en cas d'accident.

La consolidation de la digue de la Pointe-aux-Canons s'impose, sans entraîner grande dépense, si l'on veut garantir les navires au mouillage dans le Barachois contre la houle du nord-est.

L'acquisition d'une drague munie de bennes d'environ un demi mètre cube, de deux chalands à clapets de 100 mètres cubes environ, d'un ponton mâture de 40 à 50 tonnes et d'accessoires divers, constituera l'effort minimum pour assurer l'entretien des digues et le curage du Barachois.

Afin de faciliter les opérations des navires, il conviendra de consolider à Saint-Pierre l'appontement de l'île aux Chiens.

La construction de ces ouvrages aura pour conséquence la création d'un avant-port de plus de 60 hectares de superficie où les navires de huit mètres de tirant d'eau pourront venir mouiller en toute sécurité.

L'exécution de ce programme est justifiée par la reprise du trafic du port de Saint-Pierre, après la crise qu'il a subie du fait de la grande guerre :

*Voir tableau page suivante.*

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 167 | 60.784 | 1.400 | 117.259 |
| 1911 . . . . . | 150 | 63.264 | 1.528 | 131.141 |
| 1912 . . . . . | 125 | 67.010 | 1.382 | 109.978 |
| 1913 . . . . . | 115 | 50.460 | 1.278 | 123.130 |
| 1914 . . . . . | 108 | 39.795 | 1.199 | 120.382 |
| 1915 . . . . . | 107 | 45.725 | 1.047 | 90.399 |
| 1916 . . . . . | 60 | 36.021 | 1.035 | 71.132 |
| 1917 . . . . . | 60 | 31.398 | 1.170 | 69.698 |
| 1918 . . . . . | 106 | 34.264 | 253 | 19.576 |
| 1919 . . . . . | 232 | 47.030 | 236 | 9.787 |
| 1920 . . . . . | 1.006 | 69.372 | 251 | 37.425 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

3° *Construction d'un appontement et d'une maison d'école à Miquelon.* — Pour les commodités des opérations des navires, il est nécessaire de construire un appontement métallique qui, sans être trop coûteux, résistera suffisamment au vent et à la mer.

Il y a lieu enfin de construire à Miquelon une maison d'école. L'île est complètement déshéritée à ce point de vue et il n'est que temps de mettre un terme à un aussi fâcheux état de choses.

CHAPITRE IX

# MARTINIQUE

L'outillage économique de la colonie de la Martinique est actuellement insuffisant et ne s'est pas développé parallèlement à l'essor qu'a pris, depuis un certain nombre d'années, l'industrie sucrière. Il importe que des travaux importants soient réalisés pour donner satisfaction aux besoins de la colonie.

## SECTION PREMIÈRE

## PORTS

1° *Aménagement du port de Fort-de-France.* — La rade de Fort-de-France, largement ouverte, offre aux bâtiments de tous genres des commodités qui leur permettent de manœuvrer aisément. Malgré son étendue et son ouverture, elle est sûre et tranquille et comparable à ce point de vue aux meilleures rades fermées.

Le port de Fort-de-France, si admirablement placé, es malheureusement très mal outillé et les quais, notamment lui font défaut.

La mission Jullidière (1912), envoyée aux Antilles et en Océanie pour étudier les conséquences de l'ouverture du ca nal de Panama, avait reconnu la nécessité d'exécuter à Fort de-France, si l'on voulait assurer l'avenir de son port, la construction d'une digue et de quais dont elle évaluait la dé-

pense à 4.900.000 francs. Le Comité des travaux publics approuva ces propositions le 12 mars 1913 et le Conseil général de la colonie vota, le 8 juillet 1914, un emprunt de 5 millions destinés à les réaliser. La guerre ne permit pas de donner suite à ce projet.

Il y a nécessité urgente à ne pas retarder l'exécution d'autres travaux qui avaient été envisagés par la mission et par la colonie. Parmi ces travaux, on doit placer : la construction de quais dans la baie du Carénage pour les grands navires, et d'un quai moins important dans la baie des Flamands, pour les nombreux bateaux de petit tonnage qui font le cabotage, la construction de wharfs, des dragages dans le port, etc...

Il y aurait lieu en même temps d'améliorer l'outillage du port pour lui permettre de faire face à ses besoins :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 376 | 390.572 | » | » |
| 1911 . . . . . | 85 | 154.562 | 289 | 231.251 |
| 1912 . . . . . | 91 | 187.983 | 308 | 236.239 |
| 1913 . . . . . | 93 | 189.437 | 350 | 264.257 |
| 1914 . . . . . | 74 | 170.990 | 388 | 282.506 |
| 1915 . . . . . | 62 | 185 735 | 337 | 272.811 |
| 1916 . . . . . | 66 | 172.704 | 477 | 288.472 |
| 1917 . . . . . | 58 | 122.710 | 702 | 275.536 |
| 1918 . . . . . | 50 | 110.367 | 630 | 214.885 |
| 1919 . . . . . | 98 | 105.044 | 652 | 264.973 |
| 1920 . . . . . | 76 | 167.659 | 522 | 275.071 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

2° *Assainissement de Fort-de-France.* — On a depuis longtemps prévu l'assainissement de la ville de Fort-de-France,

par des travaux d'appropriation sur les terres Sainville qui sont un foyer d'infection, et par le dragage et l'endiguement de la rivière Levassor, qui est un cloaque. Quelques travaux ont été exécutés, mais avec des moyens insuffisants. Il convient de les poursuivre pour améliorer l'hygiène d'une ville dont la population ne cesse d'augmenter. Ces travaux doivent être regardés comme le complément indispensable de ceux du port.

3° *Allongement du bassin de radoub.* — Le bassin de radoub de Fort-de-France n'a que 129 mètres de longueur, 23 mètres de largeur et 8 m. 50 de tirant d'eau. Son allongement a été maintes fois réclamé. En 1911, le Conseil général de la Martinique avait déjà approuvé l'allongement à 250 mètres de cet ouvrage. Il convient, en effet, d'observer que le bassin de Fort-de-France est le seul existant aux Antilles, mais ses dimensions actuelles s'opposent à ce qu'il soit utilisé par les cargos ou les courriers de grandes dimensions qui fréquentent ou fréquenteront les parages des Antilles. D'autre part, la marine de guerre aurait intérêt à trouver à la Martinique une forme de radoub où entreraient facilement les bâtiments susceptibles d'être envoyés en croisière ou en mission aux Antilles.

## Section II

## PHARES

*Construction de phares et amélioration de l'éclairage des côtes.* — La question de l'éclairage des côtes préoccupe depuis longtemps l'administration de la colonie. Parmi les améliorations à apporter, il faut comprendre le remplacement des appareils du phare de la Caravelle et l'établissement d'un phare à l'île Gabrit, dont l'accès est difficile, sinon impossible, pendant la plus grande partie de l'année.

## Section III

## VOIES FERREES

*Construction d'un réseau de voies ferrées.* — La construction de chemins de fer à la Martinique a donné lieu déjà à de nombreux projets sans qu'aucune solution définitive ait été encore adoptée.

Leur nécessité n'est plus à démontrer et l'on peut dire que le jour où une voie ferrée réunira les centres importants de l'île aux usines en exploitation, notre colonie possèdera un élément incomparable de développement économique.

A l'heure actuelle, le versant nord-est, dont les rades sont impraticables, est à moitié cultivé, faute de moyen économique de communication et de transport. La région du sud est aussi elle-même en relations assez difficiles avec le chef-lieu de la colonie. La construction d'un réseau de voies ferrées, à voie d'un mètre, dont la longueur ne dépasserait pas 165 kilomètres, complèterait heureusement l'outillage économique de la colonie de la Martinique.

Doivent être prévues : une ligne de Fort-de-France au Lamentin, à la Trinité et au Macouba ; une ligne allant du Lamentin à Rivière-Pilote et au Marin par Ducos, Petit-Bourg, Trois-Rivières, Sainte-Luce ; une ligne du Lamentin au Vauclin.

## Section IV

## HYDRAULIQUE

*Aménagement des chutes d'eau et transport de force par l'électricité.* — Les richesses hydrauliques de l'île permettent d'envisager leur utilisation, soit pour l'éclairage, soit pour le transport de la force électrique dans les diverses localités ou centres usiniers de l'île.

## Section V

## ASSISTANCE MÉDICALE

*Construction d'un nouvel hôpital à Fort-de-France.* — L'hôpital colonial de Fort-de-France est situé dans l'emplacement le plus défectueux qu'on puisse choisir : entre deux cimetières, l'un à l'ouest et l'autre au nord, et entre deux égouts à ciel ouvert, celui de la rivière Levassor et celui du canal de la Levée. Il est, en outre, bordé en arrière par une savane marécageuse, où pullulent les moustiques. L'hôpital colonial était encore, il y a quelques années, avec les terres Sainville qui l'avoisinent, un des points les plus malsains de toute la région de Fort-de-France, et des malades y entrant pour des affections quelconques, y contractaient fréquemment du paludisme, alors que cette maladie, qui est fréquente dans presque toutes nos colonies est, au contraire, excessivement rare à la Martinique, où elle s'observe plutôt sur la côte est et dans une région très circonscrite.

D'autre part, l'hôpital proprement dit est composé d'un unique et immense bâtiment en zigzag, très ancien, tout en bois plus ou moins vermoulu, où les recoins abondent et où l'isolement des malades est presque impossible à pratiquer.

Dans une escale comme Fort-de-France, point de relâche des lignes maritimes de l'Amérique centrale, il est indispensable d'avoir un hôpital bien situé, doublé d'un laboratoire très complet et dans lequel les locaux d'isolement soient aménagés et protégés d'une façon tout à fait moderne. En effet, la Martinique, visitée plusieurs fois par la fièvre jaune, doit pouvoir à tout moment, se défendre contre une épidémie importée du dehors. Son outillage hospitalier, datant de plus d'un demi-siècle, n'est plus du tout en rapport avec les données actuelles et, en cas d'épidémie, le « preventorium » construit sur des données plus récentes, serait insuffisant. L'amélioration des établissements hospitaliers de Fort-de-France est, en conséquence, absolument nécessaire.

## CHAPITRE X

# GUADELOUPE

---

*Amélioration et extension du port de La Pointe-à-Pitre.* — Le port de La Pointe-à-Pitre, un des plus importants des Antilles, offre un excellent mouillage aux navires, mais sa profondeur d'eau est trop faible, car elle n'est que de 10 à 7 mètres et, par endroits, est inférieure à ces chiffres. Bien qu'elle paraisse très grande, la rade n'offre en réalité, qu'un petit espace aux navires jaugeant 8 mètres. Les navires, sauf ceux de la Compagnie générale Transatlantique qui a des installations particulières, ne peuvent pas à présent accoster à quai; il est nécessaire d'établir des appontements si la construction de quais publics devait être trop onéreuse.

Cette situation fâcheuse du port, ajoutée à la diminution progressive de la navigation à voiles, éclaire dans une certaine mesure la régression du mouvement maritime dans le port de La Pointe-à-Pitre, régression que permet de constater le tableau ci-après :

*Voir tableau ci-contre.*

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 111 | 207.810 | 114 | 53.681 |
| 1911 . . . . . | 72 | 131.230 | 183 | 168.214 |
| 1912 . . . . . | 62 | 137.915 | 165 | 162.618 |
| 1913 . . . . . | 62 | 135.000 | 156 | 143.415 |
| 1914 . . . . . | 54 | 134.760 | 226 | 222.291 |
| 1915 . . . . . | 54 | 166.684 | 247 | 238.988 |
| 1916 . . . . . | 52 | 145.863 | 231 | 146.436 |
| 1917 . . . . . | 39 | 113.614 | 231 | 116.941 |
| 1918 . . . . . | 37 | 81.769 | 246 | 90.281 |
| 1919 . . . . . | 45 | 99.276 | 258 | 121.901 |
| 1920 . . . . . | 41 | 113.380 | 236 | 170.669 |
| 1921 . . . . . | 49 | 142.522 | 203 | 181.269 |

Appelée à donner son avis sur les ouvrages et installations à créer à La Pointe-à-Pitre, la mission Jullidière, chargée d'étudier la conséquence de l'ouverture du canal de Panama, avait, en 1912, préconisé l'exécution d'un programme de travaux dont la plus grande partie était employée à des dragages dans le port, en vue de permettre l'accès aux appontements de navires calant au moins 8 mètres.

C'est d'après les données générales établies par cette mission qu'ont été conçus les projets élaborés pour l'amélioration du port de La Pointe-à-Pitre.

Le dernier de ces projets, auquel le Conseil général s'était arrêté, a fait l'objet d'une convention intervenue entre la colonie et la Chambre de commerce de La Pointe-à-Pitre, accordant à cette dernière la concession de la construction et de l'exploitation du port. Cette concession, à laquelle il ne semble pas avoir été donné suite, comprend : la construction de quais à 9 mètres ; la construction de deux entrepôts ou

d'un entrepôt double; la construction d'un bâtiment pour le service du port et d'un sémaphore ; l'approfondissement de la rade ; l'outillage des quais et terre-pleins ; l'amélioration de la darse ; la traversée du cul-de-sac au moyen d'un remblai en enrochements et d'un ouvrage d'art avec une travée tournante ; le gain de terrains au moyen du remblaiement des hauts fonds de la rade avec les produits des dragages ; l'exploitation des ateliers de Fouillole.

Ces travaux ou ouvrages doivent avoir pour complément nécessaire l'amélioration du système actuel d'éclairage et de balisage de la rade et du port. Certains bancs doivent être signalés avec une grande précision pour éviter les échouements.

---

## CHAPITRE XI

# GUYANE

---

La Guyane, qui a une superficie égale au tiers de celle de la France, est un pays agricole, forestier et minier. Elle contient des richesses inestimables, mais son outillage est presque tout entier à constituer.

Jusqu'à ce jour, faute de voies de communications, faute de crédits suffisants, on s'est contenté d'administrer la zone du littoral sans créer les organes nécessaires au développement économique du pays.

Des initiatives récentes, telle que l'organisation de services réguliers d'hydravions avec l'établissement de postes de T. S. F., en favorisant les entreprises minières, sont susceptibles de donner une réelle impulsion au développement économique de la colonie.

Le moment est donc venu de prévoir un programme d'ensemble qui permette l'accroissement méthodique de l'agriculture, du commerce et de l'industrie de la Guyane en la dotant des voies de communications nécessaires, en facilitant l'accès des ports dont on prévoit l'amélioration, en assainissant les centres, en protégeant la population contre les maladies épidémiques et en créant des établissements d'enseignement technique et professionnel.

Par l'accomplissement des travaux prévus au projet de loi et grâce aux progrès de l'agriculture et de l'élevage, la Guyane pourra non seulement se passer bientôt des importations de bétail du Vénézuéla et des denrées alimentaires de

l'Amérique du Nord, mais devenir comme autrefois le fournisseur de viande fraîche des Antilles et exporter des produits agricoles en quantité considérable.

## Section Première

## ROUTES

1° *Route de Cayenne à Saint-Laurent* (*250 kilomètres*). — Cette route, dite route coloniale n° 1, est terminée et empierrée sur 19 kilomètres seulement. La section Tonate-Kourou (22 kilomètres) est à peu près achevée et la section Kourou-Sinnamary entamée. A l'autre extrémité de la route la section Charvein-Mana est en voie d'exécution. La région comprise entre Macouria (origine véritable de la route) et Saint-Laurent, comprend des parties où l'élevage du bétail est possible et où existent des centres de population dont le ravitaillement est parfois difficile. D'autre part, il y a lieu de faire observer que cette route réunissant les trois centres de déportation de Cayenne, de Kourou et du Maroni, présente autant d'intérêt pour l'Etat que pour la colonie. C'est l'artère centrale qui est indispensable à la vie de la Guyane.

2° *Route de Cayenne à l'Oyapoc* (*150 kilomètres*). — Cette route relierait Cayenne, Matoury, Roura, Kaw, Approuague et l'Oyapoc. Elle traverserait des régions aux terres riches, autrefois cultivées et plantées en cannes à sucre. Elle permettrait, en outre, une surveillance utile d'une région frontière.

## Section II

## VOIES FERRÉES

*Chemin de fer sur route entre Cayenne et Kourou* (*42 kilomètres*). — La construction d'une voie ferrée de 0 m. 60 entre les deux centres pénitenciers de Cayenne et de Kourou,

serait très utile. La région traversée, cultivée et peuplée, gagnerait beaucoup à la création de ce moyen de transport.

## Section III

## RIVIÈRES ET CANAUX

*Approfondissement, régularisation et assainissement des cours d'eau avoisinant Cayenne (canal Laussat, crique Fouillée et Tour de l'Ile).* — Jusqu'à présent on n'a pas suffisamment utilisé les voies d'eau assez nombreuses qui sillonnent la colonie et dont quelques-unes sont navigables sur une assez grande longueur. Tout au moins jusqu'au premier saut de chaque fleuve, il y aurait lieu de substituer la navigation à vapeur au canotage primitif, souvent dangereux, demeuré jusqu'ici le seul mode de navigation.

L'amélioration de la navigation, notamment dans la rivière du Tour de l'Ile et dans le canal Laussat, permettra de transporter dans l'intérieur, et d'en rapporter dans des conditions plus avantageuses qu'actuellement, les produits et les marchandises en même temps qu'on facilitera le peuplement de la région de 40 kilomètres comprise entre la côte et la forêt.

## Section IV

## PORTS

*Amélioration du port de Cayenne.* — Le port de Cayenne laisse beaucoup à désirer, et pendant un temps, son abandon a été l'objet de discussions. On reprochait à ce port de ne laisser sur la barre, à basse mer, que 2 mètres d'eau, alors que cette profondeur était de 3 mètres dans le Maroni. Les difficultés d'accès du port de Cayenne sont la cause principale de la diminution momentanée de son trafic :

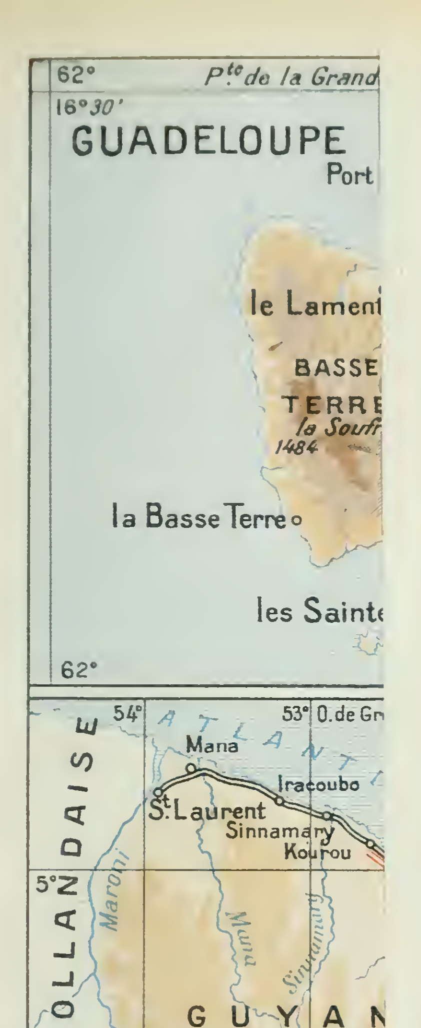
| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 53 | 49.646 | 57 | 8.743 |
| 1911 . . . . . | 57 | 57.174 | 56 | 9.502 |
| 1912 . . . . . | 47 | 48.303 | 55 | 9.351 |
| 1913 . . . . . | 44 | 51.096 | 55 | 9.672 |
| 1914 . . . . . | 20 | 33.018 | 66 | 25.544 |
| 1915 . . . . . | 21 | 34.507 | 55 | 13.492 |
| 1916 . . . . . | 17 | 20.571 | 46 | 11.838 |
| 1917 . . . . . | 23 | 19.292 | 42 | 7.724 |
| 1918 . . . . . | 21 | 17.246 | 53 | 9.324 |
| 1919 . . . . . | 12 | 12.120 | 24 | 2.510 |
| 1920 . . . . . | 29 | 35.303 | 34 | 5.766 |
| 1921 . . . . . | 24 | 57.787 | 123 | 19.363 |

Cette statistique révèle une situation qui va empirant chaque année et à laquelle il faut appliquer des remèdes immédiats.

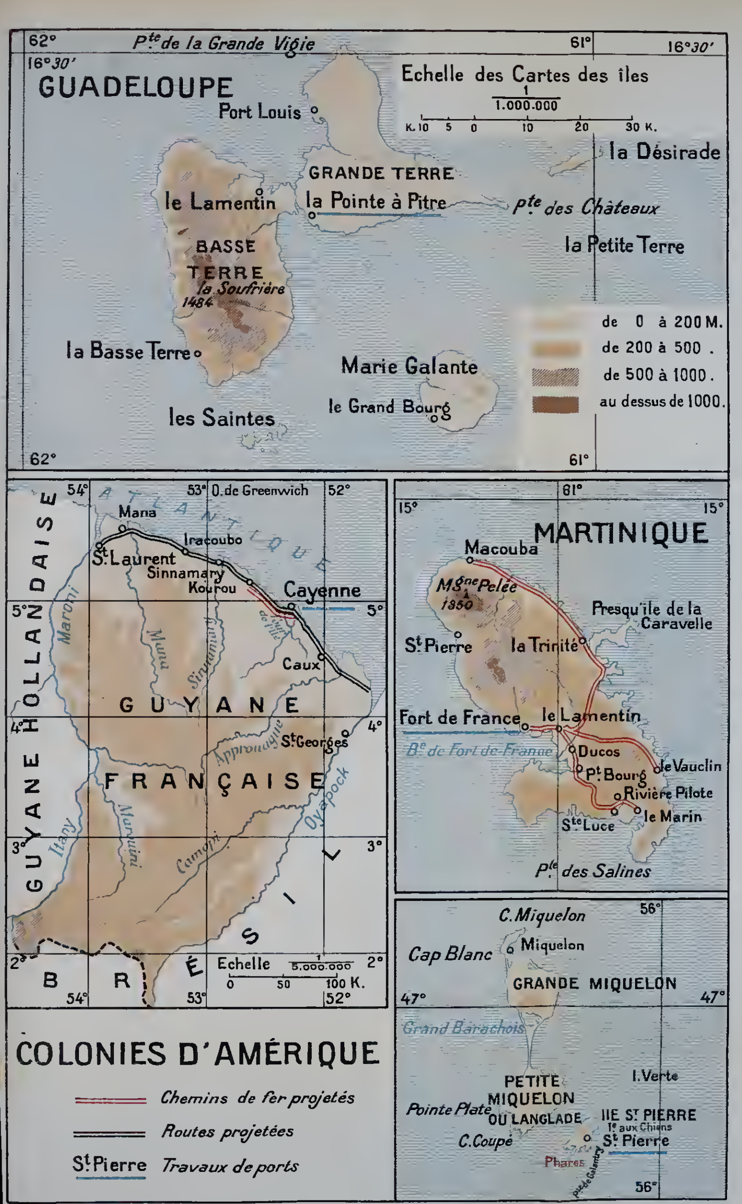
L'étude faite par M. l'ingénieur en chef Renard, lors de sa mission en 1910, a montré qu'on ne pouvait pas trouver de meilleure situation pour le port, qu'on ne pouvait pas en trouver d'aussi bonne pour la ville et que l'amélioration du port actuel de Cayenne coûterait beaucoup moins cher que toute autre solution.

Le programme de travaux préconisé par M. Renard et dont une partie a été exécutée, consiste à établir sur la rive gauche de la rivière de Cayenne une digue d'environ 4 kilomètres, à corriger la rive droite sur la même longueur et à y établir des quais et appontements.

Il y a urgence à profiter du moment où le régime des eaux de l'Amazone a débarrassé la rade de Cayenne des vases qui l'encombraient. Ce désenvasement, en effet, est périodi-



62°
Pte de la Grand
16°30'
GUADELOUPE
Port
le Lament
BASSE
TERRE
la Soufr
1484
la Basse Terre
les Saint
62°
54°
53°
O. de Gr
ATLANT
Mana
Iracoubo
St Laurent
Sinnamary
Kourou
5°
Maroni
Mana
Sinnamary
HOLLANDAISE
GUYAN
4°




A Meunier

*Imp. de l'Institut Cartographique de Paris.*

ALBERT SARRAUT _ Mise en valeur des Colonies Françaises

*Payot _ Paris*

que et a une durée de quelques années ; il est donc opportun de procéder, le plus tôt possible, aux travaux de défense contre le prochain envasement, afin que reste dorénavant libre et facile l'accès d'un port qui aura particulièrement à assurer l'entrepôt et le transit des bois provenant de l'exploitation des 5 millions d'hectares de forêts que possède la colonie.

### Section V

## PHARES

*Amélioration de l'éclairage des côtes.* — Les mêmes motifs d'intérêt pratique inspirent les projets d'amélioration de l'éclairage et du balisage des côtes. Leur éclairage surtout laisse beaucoup à désirer. Les quelques feux existant actuellement ont une portée insuffisante.

### Section VI

## ASSISTANCE MEDICALE

*Construction d'hôpitaux et de laboratoires.* — En dehors des hôpitaux réservés à l'Administration pénitentiaire et d'une maison de santé qui est une institution privée, il n'existe qu'un hôpital colonial à Cayenne et un hospice civil au camp de Saint-Denis. En outre, une léproserie a été créée à l'Acarouany, mais elle ne répond pas aux besoins, en raison de son éloignement de tout centre, des difficultés de son ravitaillement et de l'état de vétusté de ses locaux.

La lèpre est une des maladies qu'il y a lieu de combattre le plus énergiquement à la Guyane, aussi convient-il de créer, le plus tôt possible, dans les centres les plus importants pourvus de médecins, des dispensaires munis de petits laboratoires, du genre « preventorium » qui fonctionne à Fort-de-France, pour y traiter tous les malades atteints d'affections exotiques.

Ces établissements comprendront chacun, comme annexes, deux pavillons divisés en boxes, sur le modèle de l'hôpital Pasteur, à Paris, avec une trentaine de lits. Dans ces pavillons seront hospitalisés les lépreux misérables ou vagabonds et, au besoin, dans des locaux grillagés, les malades reconnus atteints d'autres affections transmissibles, notamment la fièvre jaune, maladie endémique dans la colonie.

De nouvelles méthodes, déjà appliquées dans l'Inde et aux Hawaï, et dont la généralisation paraît s'imposer dans nos colonies, permettent d'espérer la guérison de la lèpre et sa disparition, à la condition de pouvoir suivre et traiter tous les malades.

Le programme minimum d'améliorations aux formations sanitaires existantes comporte la réinstallation, sur une base plus large, de l'Institut d'hygiène et de bactériologie de Cayenne et la construction de quatre ou cinq « preventoriums », dont un à Cayenne, un à Mana, et un troisième à Sinnamary ; enfin, en plus de ces « preventoriums » et de l'Institut d'hygiène, il est prévu la création, dans des localités à déterminer avec les autorités locales, de quatre ou cinq dispensaires de l'assistance destinés à donner aux populations les soins ordinaires que comportent ces établissements.

Ces dispensaires pourraient être tenus, sous le contrôle du médecin, par des infirmiers du cadre local.

## Section VII

## INSTRUCTION PUBLIQUE

*Création d'établissements d'enseignement technique et professionnel.* — Les œuvres d'enseignement de la Guyane n'ont reçu, jusqu'ici, qu'un développement tout a fait insuffisant.

Le collège de Cayenne ne compte que 119 élèves et le personnel enseignant est des plus réduits. 1.800 élèves à peine fréquentent les écoles primaires, tant à Cayenne que dans toutes les écoles de l'intérieur.

Ni l'enseignement professionnel, ni l'enseignement technique n'ont reçu un commencement d'organisation. Il est indispensable de combler cette lacune et de préparer, dans le plus bref délai, les ouvriers et contremaîtres nécessaires aux services publics et aux entreprises privées qui doivent pouvoir recruter sur place, parmi la population autochtone, les éléments dont ils ont besoin. La prospérité future de la Guyane en dépend.

---

## CHAPITRE XII

# NOUVELLE-CALÉDONIE

La Nouvelle-Calédonie est un pays dont les possibilités industrielles et agricoles peuvent devenir très grandes à la condition de lui donner l'outillage économique qui lui fait actuellement défaut. Cette île, dont la superficie est de 18.000 kilomètres carrés, soit celle de trois départements français, ne possède actuellement que 30 kilomètres de chemin de fer et quelques voies terrestres mal entretenues, un port insuffisant en moyens d'embarquement et de débarquement, des installations sanitaires rudimentaires, etc. D'importants travaux y sont nécessaires pour améliorer cette situation.

### SECTION PREMIÈRE

### PORTS

1° *Amélioration du port de Nouméa.* — La rade de Nouméa est comprise entre la presqu'île de Nouméa et l'île Nou. Elle est vaste, d'un accès facile et parfaitement abritée. La passe de Boulari, par laquelle on entre dans la rade, est bien éclairée et balisée.

Le mouvement du port de Nouméa prend de l'extension d'année en année.

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 74 | 95.629 | 517 | 47.753 |
| 1911 . . . . . | 117 | 188.612 | 695 | 71.206 |
| 1912 . . . . . | 106 | 160.618 | 642 | 77.218 |
| 1913 . . . . . | 116 | 189.147 | 624 | 78.698 |
| 1914 . . . . . | 124 | 192.246 | 490 | 78.053 |
| 1915 . . . . . | 91 | 102.568 | 426 | 69 417 |
| 1916 . . . . . | 107 | 129.635 | 405 | 67.599 |
| 1917 . . . . . | 107 | 96.886 | 315 | 57.881 |
| 1918 . . . . . | 107 | 90.441 | 452 | 56.482 |
| 1919 . . . . . | 98 | 88.434 | 463 | 55.724 |
| 1920 . . . . . | 124 | 128.631 | 369 | 52.382 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

Mais les accostages sont insuffisants : des navires attendent quelquefois au large pendant plusieurs jours une place à quai ; si deux navires d'un certain tonnage se présentent ensemble, l'un d'entre eux doit attendre la fin des opérations de l'autre. Le quai en service ne permet, en effet, l'accostage aux bateaux exigeant des fonds voisins de 8 mètres que sur 300 mètres à peine ; au sud et sur 100 mètres, il ne présente plus que des fonds variant de 5 à 6 mètres ; au nord, sur 200 mètres, il offre des fonds encore plus réduits et ne permet l'accostage que des petits bâtiments de cabotage.

Ces conditions défectueuses du port ont amené la colonie à étudier, en 1914 et en 1918, des projets d'amélioration que la situation financière n'a pas permis de réaliser. Dans ces projets, on envisageait le prolongement du quai et l'exécution de dragages, de façon à créer en eau profonde un ou deux postes d'accostage pour navires calant 8 mètres.

La cale de hâlage qui existe actuellement à la baie des

Pêcheurs est en très mauvais état et ne peut recevoir que des navires de très faible tonnage. Or, les navires qui fréquentent le port de Nouméa sont aujourd'hui nombreux, et un certain d'entre eux, surtout des étrangers, qui naviguent dans les îles du Pacifique, ont pris l'habitude, depuis quelques années, de passer sur cale à Nouméa, où les réparations sont, au témoignage des armateurs, mieux faites et à moins de frais qu'à Sidney. Il serait des plus fâcheux que le mauvais état de la cale provoquât son abandon par la clientèle qu'elle reçoit actuellement. La reconstruction de la cale pour navires de 1.500 tonneaux en un point plus rapproche de Nouméa est une nécessité urgente.

2° *Dragage du chenal de la Pointe Lambert à Nouméa* — L'augmentation du mouvement maritime du port de Nouméa exige que des mesures nouvelles soient adoptées pour en faciliter l'accès aux navires. Le chenal de la Pointe Lambert à Nouméa est d'une profondeur insuffisante et son dragage s'impose.

3° *Appontements et magasins aux escales.* — La construction d'appontements et de magasins pour le dépôt et la manutention facile des marchandises et des produits aux escales répond aux desiderata du commerce local et des entreprises de transport. L'insuffisance des aménagements actuels est manifeste et il en résulte de graves inconvénients, tant pour la conservation des matières ou produits en transit que pour la bonne marche des embarquements et des débarquements à bord des navires.

4° *Dragage et éclairage des rivières ou chenaux.* — Le dragage de certains chenaux à l'intérieur des récifs, actuellement difficilement praticables, serait de nature à abréger de beaucoup les parcours effectués par les caboteurs sur les deux côtés. A ces travaux, il conviendra d'ajouter le dragage sur certaines rivières navigables de passages encore difficiles ou dangereux. Enfin l'éclairage des passes les plus fréquentées ou des atterrages importants complètera l'ensemble de ce

programme d'une exécution si importante pour le développement de la navigation appelée à rendre tant de services dans une possession insulaire comme la Nouvelle-Calédonie où la majeure partie des transports est susceptible d'être effectuée par voie d'eau.

## Section II

## ROUTES

Dans le programme de mise en valeur de la Nouvelle-Calédonie, on n'a pas prévu la prolongation du chemin de fer qui existe actuellement. Sa construction a été une entreprise inconsidérée. Ce bout de rail ne mène à rien et sa prolongation jusqu'à des centres importants coûterait un prix hors de proportion avec les intérêts à satisfaire. Sauf pendant une année, son exploitation a été constamment déficitaire. C'est une charge lourde et inutile pour le budget de la colonie. Le chemin de fer de la Nouvelle-Calédonie est un vivant exemple de ce qui est à ne pas faire. S'il en était besoin, il serait le triste témoin qui montre l'utilité d'un projet de loi grâce auquel de pareils gaspillages seront désormais rendus impossibles.

*Voir tableau page suivante.*

## Chemin de fer de la Nouvelle-Calédonie

| ANNÉES | LONGUEUR moyenne exploitée | VOYAGEURS à un kilomètre | TONNES kilométriques | RECETTES totales | RECETTES par kilomètre exploité | DÉPENSES totales | DÉPENSES par kilomètre exploité | PRODUIT net de l'exploitation | COEF CIEN d'ex ploit tion |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | kilom. | | | francs | francs | francs | francs | francs | |
| 1910. | 16 | 644.888 | 200.992 | 88.051 | 5.369 | 101.000 | 6.158 | — 12.949 | 115 |
| 1911. | 16 | 966.801 | 441.714 | 142.443 | 8.685 | 128.000 | 7.805 | + 14.443 | 89 |
| 1912. | 16 | 780.142 | 386.741 | 123.011 | 6.989 | 134.496 | 7.470 | — 11.485 | 117 |
| 1913. | 16 | 787.570 | 432.561 | 120.370 | 7.523 | 153.814 | 7.804 | — 33.444 | 118 |
| 1914. | 16 | 872.156 | 534.314 | 106.550 | 6.659 | 164.892 | 9.934 | — 58.342 | 149 |
| 1915. | 29 | 761.049 | 312.494 | 93.617 | 3.156 | 147.070 | 5.072 | — 53.453 | 157 |
| 1916. | 29 | 764.326 | 466.835 | 111.423 | 3.770 | 166.925 | 5.642 | — 55.502 | 147 |
| 1917. | 29 | 892.349 | 475.134 | 116.824 | 3.935 | 207.365 | 7.150 | — 90.541 | 177 |
| 1918. | 29 | 1.041.717 | 465.323 | 146.545 | 4.939 | 214.578 | 7.399 | — 68.033 | 166 |
| 1919. | 29 | 1.265.653 | 386.109 | 170.473 | 5.878 | 246.587 | 8.503 | — 76.114 | 145 |
| 1920. | 29 | 1.249.653 | 447.072 | 229.470 | 7.913 | 312.805 | 10.786 | — 83.335 | 136 |
| 1921. | 29 | — | — | — | — | — | — | — | — |

1° *Amélioration du réseau routier.* — Pour mettre en relations, par voie de terre, Nouméa et les points importants de la côte ouest, une route convenablement entretenue serait nécessaire au moins jusqu'à Téoudié (baie de Gomen). Elle traverserait ainsi la région la plus intéressante de l'île au point de vue agricole et faciliterait sa mise en valeur.

2° *Création de chemins d'accès des centres à la mer.* — Les chemins qui existent dans l'intérieur de l'île et vont rejoindre la côte, sont encore peu nombreux et leur entretien est médiocre. Il est nécessaire d'en créer de nouveaux en vue de retenir dans les centres de l'intérieur des colons souvent

découragés par les conditions actuelles d'isolement où ils se trouvent et qui songent à l'abandon de leurs établissements, en raison de l'insuffisance des moyens de communication. Les travaux envisagés donneraient satisfaction à des planteurs intéressants et en attireraient sans doute de nouveaux dans les régions où sont encore disponibles nombre de terres fertiles jusqu'à présent délaissées.

3° *Construction de routes transversales.* — La construction de routes transversales de Bouraïl à Houailou, de Koné à Amoa, de Bouloupari à Thio, de Canala à La Foa, de La Coulée à Yaté, rendrait aux colons des services importants. Ces voies permettraient, en effet, aux habitants de la côte est d'avoir accès rapide et facile à la route coloniale n° 1.

Elles permettraient encore aux habitants de l'une quelconque des deux côtes de pouvoir profiter, le cas échéant, du navire « du Tour de Côtes » faisant le service de la côte opposée.

## Section III

## ENSEIGNEMENT

*Création d'écoles.* — En Nouvelle-Calédonie, la fréquentation scolaire est faible par suite de la dissémination de la population sur des points mal desservis au point de vue routier. Aussi a-t-on envisagé un projet de création d'internats primaires, véritables colonies agricoles, où seraient groupés les élèves d'écoles primaires, afin d'obtenir une fréquentation scolaire plus régulière et d'organiser un enseignement pratique sous la direction de maîtres compétents adaptés aux besoins de la colonie et concernant surtout la culture, l'élevage, les mines et la pêche.

Section IV

## ASSISTANCE MEDICALE

*Création de divers établissements.* — Il existe à la Nouvelle-Calédonie, en dehors des deux établissements hospitaliers appartenant l'un à la Société « Le Nickel », l'autre affecté à l'administration pénitentiaire, un seul hôpital colonial avec une maternité à Nouméa.

Comme à la Guyane, la lèpre est, en Nouvelle-Calédonie, une des plus redoutables endémies à combattre. Deux léproseries ont été aménagées à l'Ile aux Chèvres, pour la population libre et les libérés de deuxième section, avec quartier spécial pour la population indigène et les immigrants de couleur ; à la presqu'île Ducos, pour la population pénale. En outre, un village d'isolement de lépreux est entretenu, en partie, par les tribus.

Les médecins manquent d'une façon générale. Le service de Nouméa et des léproseries peut être assuré par le personnel existant, mais il n'y a pas suffisamment de médecins s'occupant de l'assistance indigène en dehors des centres.

Il y aurait lieu, dès maintenant, d'installer dans chacune des cinq localités où existe un médecin (Kone, Gomen, Pone-Rihouen, Canala, Bourail), un dispensaire muni d'un petit laboratoire de bactériologie clinique, du genre « preventorium ». Les médecins pour lesquels ce serait nécessaire, seraient appelés à faire un stage d'un mois à l'Institut Pasteur de Nouméa, pour y apprendre les manipulations de bactériologie clinique courantes, et en particulier, la recherche des bacilles de Hansen.

Enfin, il existe un lazaret à l'îlot Freycinet. Mais les constructions, hâtivement relevées, à l'occasion de la pandémie grippale de 1918-1919, qui menaçait de frapper la Nouvelle-Calédonie, sont des plus précaires. Il importe de construire des bâtiments durables, en matériaux solides et en nombre

suffisant pour l'isolement des malades et des suspects, des européens ou assimilés et des indigènes. En outre, il y aura lieu d'y prévoir un petit laboratoire et une étuve à désinfection.

La menace de peste pesant constamment sur la Nouvelle-Calédonie, qui a déjà été visitée à diverses reprises par le fléau, impose l'obligation de doter le port de Nouméa d'un lazaret qui soit, à tous moments, prêt à recevoir les malades et suspects venant du dehors.

Il ne faut pas oublier, en effet, que c'est grâce à l'isolement dans les baraquements de l'îlot Freycinet des malades débarqués de navires contaminés de grippe, que la Calédonie, seule de toutes nos colonies, a pu échapper au fléau.

En somme, le programme envisagé peut être ainsi défini : construction de dispensaires dans toutes les localités où exerce un médecin de colonisation, avec extension du nombre de ces formations à mesure que les ressources en personnel permettront d'en créer de nouvelles ; création d'infirmeries dans les agglomérations ne pouvant être desservies par des médecins ; amélioration de deux léproseries principales et construction de nouveaux villages de lépreux suivant les besoins ; reconstruction du lazaret de l'îlot Freycinet (Nouméa).

---

## CHAPITRE XIII

# ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

Les Etablissements français de l'Océanie constituent, par leur situation dans l'Océan Pacifique, l'escale la plus favorable pour les navires allant d'Amérique en Australasie.

Le programme de travaux proposés a pour objet de permettre à notre colonie de bénéficier de cet avantage que lui disputent d'autres colonies étrangères. Ce programme ne comporte d'ailleurs que les travaux d'une impérieuse et urgente nécessité, qui ne peuvent être plus longtemps différés si l'on veut assurer le développement économique normal de la colonie.

### Section Première

## PORTS

*Amélioration du port de Papeete.* — Le port de Papeete constitue, au centre du Pacifique, une escale naturelle et très importante pour les relations maritimes entre l'Amérique et l'Australasie. Son trafic, après le ralentissement forcé des années de guerre, reprend activement, ainsi qu'en témoignent les statistiques ci-après :

| ANNÉES | LONG COURS | | CABOTAGE | |
|---|---|---|---|---|
| | Navires entrés | Tonnage | Navires entrés | Tonnage |
| 1910 . . . . . | 54 | 117.705 | 275 | 21.287 |
| 1911 . . . . . | 67 | 166.588 | 267 | 24.645 |
| 1912 . . . . . | 73 | 207.121 | 210 | 6.640 |
| 1913 . . . . . | 6 | 219.619 | 246 | 10.026 |
| 1914 . . . . . | 63 | 208.352 | 239 | 15.409 |
| 1915 . . . . . | 65 | 196.556 | 242 | 19.660 |
| 1916 . . . . . | 70 | 160.527 | 270 | 17.279 |
| 1917 . . . . . | 78 | 127.184 | 272 | 20.737 |
| 1918 . . . . . | 105 | 198.631 | 235 | 12.098 |
| 1919 . . . . . | 104 | 215 008 | 251 | 16.195 |
| 1920 . . . . . | 71 | 198.473 | 13 | 8.531 |
| 1921 . . . . . | — | — | — | — |

Le port de Papeete est dans un état de délabrement qui appelle des réfections immédiates. Depuis l'ouverture du canal de Panama, dix compagnies de navigation transitent par cette voie à destination de l'Australie ; aucun de leurs navires ne peut y faire escale, ni s'y réapprovisionner à cause de l'état lamentable dans lequel nous laissons le port. Des installations semblent devoir être prochainement réalisées à Papeete pour la création d'un important dépôt de combustible liquide et il est également probable que le dépôt de charbon projeté en 1914 sera de même établi à bref délai. Dans ces conditions et afin de permettre aux navires d'accéder plus facilement dans le port et d'y faire plus facilement leurs opérations, plusieurs travaux urgents s'imposent.

Le quai et la cale de halage sont en très mauvais état et doivent être consolidés dans le plus bref délai pour ne pas tomber en ruines. Le chenal doit être approfondi et il faut installer des feux de direction, des balises et des amers. Il y

a lieu, en outre, de débarrasser le port de l'épave de la *Zélée* coulée par les Allemands, qui gît encore à l'extrémité du quai.

Enfin, il serait indispensable d'établir des coffres d'amarrage et d'améliorer l'outillage mécanique.

Sur la route des navires venant de San-Francisco ou de Panama, il convient également de créer un port d'escale dans la baie de Taichao à Nuka-Hiva (Iles Marquises), en construisant un wharf de 150 mètres environ et en établissant deux feux : l'un constituera un feu de direction au fond de la baie, le second un feu de port sur le wharf.

## Section II

## ÉCLAIRAGE ET BALISAGE DES CÔTES

*Construction de phares sur la route maritime de Papeete à travers les Touamotou.* — En vue d'assurer la sécurité de la vie maritime, il est indispensable de réaliser le balisage et l'éclairage de la route maritime traversant les archipels voisins pour aboutir à Papeete. L'archipel des Touamotou notamment, composé d'atolls, n'offre à la vue aucun repère, même par nuit claire, et il est particulièrement dangereux de s'en approcher, comme l'a montré l'échouage ou le naufrage de plusieurs voiliers venant d'Amérique ou d'Australie.

Les passes de Tahiti et de Mooréa ne sont pas plus sûres, puisque le « Kersaint » s'est perdu en mars 1919, à l'entrée de la baie de Papeete, baie qui n'est pas balisée. Si les navires venant soit de San-Francisco, soit de Panama, et se dirigeant sur Papeete, ou allant de ce port à Panama ou à San-Francisco, veulent éviter les Touamotou, ils doivent allonger leur route en contournant, à grande distance, cet archipel, par le sud et par l'ouest.

Les travaux ci-dessus envisagés avaient du reste été prévus par la mission technique qui a examiné sur place la situation en 1912.

## Section III

## HYGIÈNE PUBLIQUE ET ASSISTANCE MÉDICALE

1° *Travaux d'assainissement et d'adduction d'eau à Papeete et dans les principaux centres du groupe.* — La sauvegarde de la santé publique est une nécessité qui s'impose avec la plus grande urgence.

La syphilis, la tuberculose, l'éléphantiasis et la lèpre font des ravages inouïs parmi la population tahitienne. En un demi-siècle, le chiffre de celle des îles Marquises, est tombé d'environ 20.000 à 2.400, et ailleurs, la population reste à peu près stationnaire depuis soixante ans.

Il faut prévoir d'urgence, l'amélioration du réseau actuel d'adduction d'eau de Papeete — tout à fait insuffisant — par le captage de sources nouvelles, et la construction de réservoirs, aussi bien pour les besoins d'une population de plus de 10.000 habitants que pour ceux des navires. Les rivières sont nombreuses à Tahiti, mais aussi longtemps que ces travaux n'auront pas été exécutés, les indigènes continueront à boire de l'eau polluée de toutes façons et à se trouver exposés aux atteintes de la dysenterie et de la fièvre typhoïde qui existent presque à l'état endémique.

Certains districts de Mooréa, des Marquises, des îles Sous-le-Vent et des Gambier doivent être également pourvus d'un système d'adduction d'eau qui leur fait actuellement défaut.

L'assèchement des régions marécageuses avoisinant Papeete est aussi nécessaire pour que disparaissent les moustiques extrêmement abondants dans ces régions et susceptibles de répandre les germes du paludisme et de la fièvre jaune.

2° *Construction de citernes dans les îles.* — La construction de citernes dans les îles à plonge où sont agglomérés par roulement, pendant plusieurs mois chaque année, au moins 1.000 individus, est indispensable, ces îles étant des atolls où il n'est possible de consommer que de l'eau de pluie.

3° *Construction d'un hôpital à Papeete et de dispensaires aux chefs-lieux des îles Sous-le-Vent, des Marquises et des Touamotou.* — La construction d'un vaste hôpital à Papeete s'impose en première urgence. Il faudra également construire des infirmeries et des dispensaires aux chefs-lieux des îles Sous-le-Vent, des Marquises et des Touamotou qui compléteront les mesures indispensables d'hygiène publique que certains journaux étrangers nous reprochent de trop négliger et aux critiques desquels l'exécution de ce programme répondra victorieusement.

## Section IV

## ENSEIGNEMENT

*Création d'une école professionnelle et technique à Papeete.* — La construction à Papeete d'une école professionnelle et technique répond aux besoins d'orienter vers un enseignement pratique, plus nécessaire aujourd'hui que jamais, les jeunes élèves de nos établissements scolaires, dont un grand nombre manifeste un goût très marqué pour la mécanique. Le développement économique de la colonie en dépend, en grande partie, et c'est là une entreprise qui portera ses fruits.

On a déjà constaté un mouvement qui porte ces jeunes gens à aller s'instruire en Nouvelle-Zélande ou en Amérique. Ils y apprennent la langue anglaise et se façonnent aux mœurs anglo-saxonnes. Chaque année marque ainsi un recul de la culture française en Océanie. Il nous faut réagir efficacement contre une aussi fâcheuse tendance.

---

# COLONIES D'OCÉANIE

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAI

Echelle : 1 / 15.000.000

K.100 50 0 100 200 300 400 K.

ILE

15°

Ies sous le Vent

ILES DE LA SOCIÉTÉ

Papeete

Tahiti

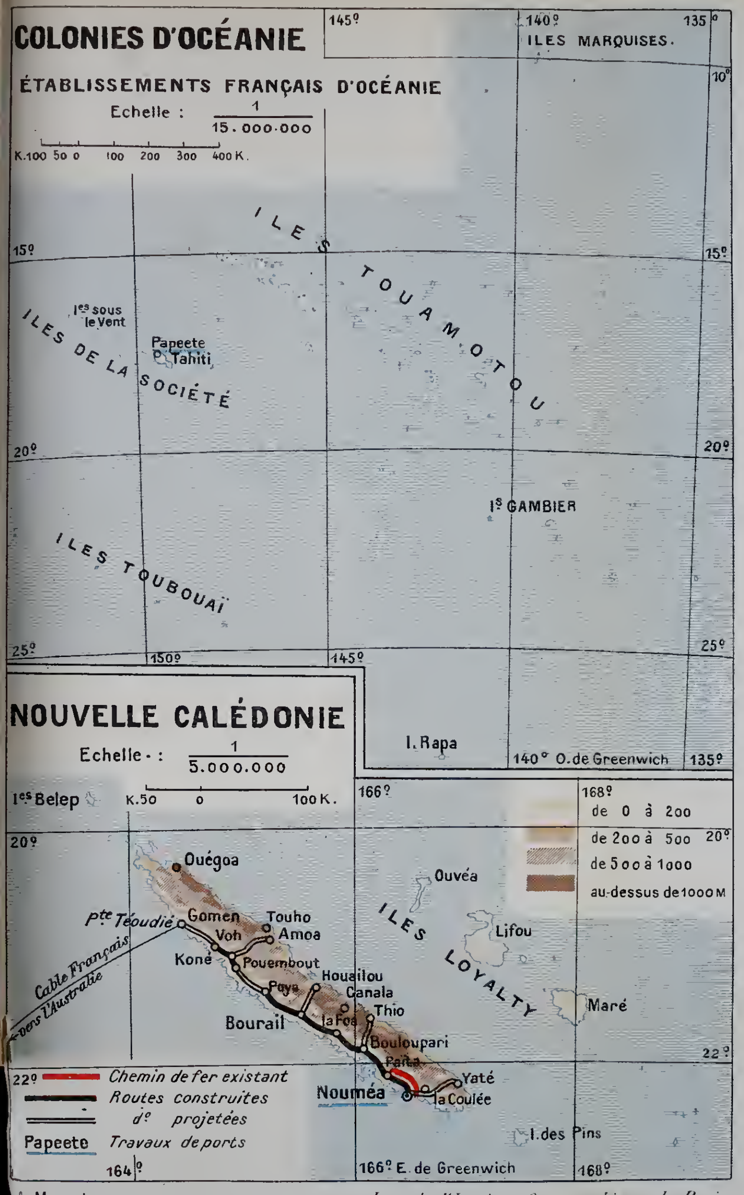
20°

ILES TOUBOUAÏ

25°

150°

# NOUVELLE CALÉDON




A. Meunier — Imp. de l'Institut Cartographique de Paris.

ALBERT SARRAUT _ Mise en valeur des Colonies Françaises

Payot _ Paris

# ANNEXES

# ANNEXE I

## PROJET DE LOI PORTANT FIXATION D'UN PROGRAMME GÉNÉRAL DE MISE EN VALEUR DES COLONIES FRANÇAISES

---

On trouvera ci-après le texte du projet de loi que nous avons soumis le 12 avril 1921 aux délibérations de la Chambre des Députés.

L'*article premier* fixe le programme qui vient ci-dessus d'être longuement analysé, des travaux à effectuer dans chacune de nos possessions, classés par catégorie suivant leur nature avec un ordre d'urgence.

L'*article 2* du projet de loi stipule expressément que les travaux énumérés au programme de l'article 1er seront, dans chaque colonie ou groupe de colonies, entrepris successivement suivant l'ordre fixé pour chaque catégorie d'ouvrages. Il ajoute qu'aucune modification ne pourra être apportée au dit programme sans l'autorisation d'un texte législatif.

Cet article apporte la formule impérative justifiée dès le début même de cet exposé des motifs pour l'exécution régulière, logique et continue d'une grande œuvre qu'il faut soustraire aux incertitudes ou aux saccades de directions instables et changeantes.

Ce n'est pas sans raison que depuis longtemps on a fait à notre administration coloniale le reproche de ne pas avoir de programme net, stable et précis, en ce qui concerne spécialement la conception et la réalisation des grands travaux nécessaires à la mise en valeur coloniale. On a même pu voir, dans certaines de nos colonies, et non des moindres, l'autorité locale négliger de se conformer à la volonté formellement exprimée du Parlement à cet égard et abandonner des projets sanctionnés par des décisions longuement mûries pour en entreprendre de nouveaux.

Ce sont ces fâcheux errements dont il importe de prévenir

le retour. On y parviendra si, comme nous le proposons, après avoir fixé la nature des travaux à entreprendre et leur ordre d'exécution, le législateur prend soin de spécifier qu'aucun autre travail, en dehors des travaux publics exécutés par les colonies sur les ressources ordinaires de leur budget, ne pourra être ajouté au programme déterminé par le Parlement ou n'en pourra être retranché autrement que par une loi. Les dispositions de l'article 2 empêcheront désormais toute modification arbitraire à la réalisation d'un programme liant ministres et gouverneurs, qui ne pourront y apporter aucun changement sans en avoir obtenu, après toutes justifications nécessaires, l'autorisation des Chambres.

Ainsi sera garantie, avec l'unité de vues, cette condition essentielle de tout progrès : la stabilité dans les desseins et dans l'exécution.

Les dispositions de l'article 2 ne sont nullement en contradiction avec la politique libérale suivie par le Département des Colonies qui n'a cessé, dans ces derniers temps, d'augmenter progressivement l'indépendance administrative des gouvernements locaux en conservant entre ses mains la haute direction politique et économique de l'ensemble de notre domaine colonial. Les gouverneurs généraux et gouverneurs conservent toute liberté pour l'entreprise des travaux publics qui seront effectués à l'aide des ressources propres des budgets qu'ils administrent.

L'*article 3* dispose que les travaux publics d'intérêt national « feront l'objet de projets et d'estimations détaillées qui seront soumis avant tout commencement d'exécution à l'approbation du Ministre des Colonies », seulement dans le cas où ils seront exécutés sur des fonds d'emprunts garantis par l'Etat. Lorsqu'ils seront exécutés sur des fonds d'emprunts non garantis par l'Etat ou sur les ressources budgétaires, les gouverneurs généraux et gouverneurs n'auront pas à solliciter l'approbation ministérielle. Par là se marque, d'une façon nette, la volonté du gouvernement de faire de la décentralisation effective dans un domaine où elle est particulièrement indispensable. L'exécution de travaux coloniaux essentiellement urgents a été souvent et longtemps retardée par l'obligation d'envoyer à Paris, dans les bureaux du Ministère, pour examen et approbation, toutes sortes d'études et de projets dont le va-et-vient de la colonie à la métropole faisait perdre des semestres, sinon des années entières. L'organisation sur place, dans chaque colonie, de services techniques fortement constitués, dirigés par des ingénieurs offrant toutes garanties de

compétence, doit permettre de supprimer le grave inconvénient des lenteurs apportées par les errements antérieurs à la mise en train des travaux.

L'*article 4* prévoit des mesures de publicité qui permettront au Parlement et au public de suivre étape par étape les réalisations du programme qui aura été arrêté et les résultats de la pensée directrice qui a présidé à son établissement.

Ainsi, ce projet de loi aura atteint le but qu'il a visé : remédier aux répercussions des mutations gouvernementales sur la continuité des efforts à poursuivre pour mettre nos colonies en pleine valeur, — empêcher les improvisations hâtives qui portent moins la marque des vues de l'intérêt général que celle des conceptions personnelles, — ouvrir pour les colonies une ère de productivité puissante qui peut seulement être assurée par un effort prévoyant et continu.

Notre magnifique domaine colonial se trouvera ainsi soustrait par la force et l'autorité de la loi aux aléas de l'incertitude antérieure et l'accomplissement progressif d'un grand programme d'action créatrice, attentivement mûri, consciencieusement étudié, assurera, dans la force et la richesse accrues de l'ensemble des Frances d'outre-mer, les lendemains de puissance et de prospérité de la Mère-Patrie.

## Projet de loi

Le Président de la République française

Décrète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des Députés par le Ministre des Colonies qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article premier

Le programme des travaux publics d'intérêt national à exécuter dans les colonies françaises et dans les protectorats placés sous l'autorité du Ministre des Colonies est arrêté comme suit :

### 1° Afrique Occidentale.

A. — *Ports et rivières.*

Extension du port de Dakar et amélioration du port de Kaolak (Sénégal).

Amélioration du wharf de Grand-Bassam (Côte d'Ivoire).
Amélioration du wharf de Cotonou (Dahomey).
Extension et aménagement du port de Conakry (Guinée).
Construction d'un wharf à Vridi (Côte d'Ivoire) et outillage.
Construction de quais à Abidjan (Côte d'Ivoire).
Stabilisation de l'embouchure du Sénégal et étude des aménagements du fleuve.
Amélioration du port de Ziguinchor (Sénégal).
Aménagement des quais de Saint-Louis (Sénégal) sur le petit bras du fleuve.

B. — *Voies ferrées.*

Achèvement du « Thiès-Kayes » (Sénégal).
Réfection du « Thiès-Kayes » et du « Kayes-Niger » (Sénégal et Soudan français).
Chemin de fer de Koulikoro à Barouéli (Soudan français) (90 kilomètres).
Remise en état du chemin de fer d'Abidjan à Bouaké (Côte d'Ivoire).
Prolongement du chemin de fer d'Abidjan à Bouaké vers le nord (400 kilomètres environ).
Installations générales du chemin de fer à Abidjan et à Vridi avec ferry-boat sur la lagune (Côte d'Ivoire).
Amélioration et parachèvement du chemin de fer de l'Est-Dahoméen.
Chemin de fer de Porto-Novo à Cotonou (Dahomey).
Chemin de fer de Grand-Popo à Lokossa et embranchement sur Segboroué (Dahomey).
Electrification du « Kayes-Niger », y compris l'aménagement des chutes de Gouina (Soudan français).
Prolongement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire vers le Mossi et le Niger.
Chemin de fer de Dimbokro à Daloa (Côte d'Ivoire).
Chemin de fer de Grand-Popo (Dahomey) à Anécho (Togo) (27 kilomètres).
Chemin de fer de Barouéli à Koutiala (180 kilomètres) (Soudan français).
Jonction du chemin de fer de Koutiala à celui de la Côte d'Ivoire (environ 250 kilomètres).
Chemin de fer de Diourbel à Tieli (120 kilomètres) (Sénégal).
Chemin de fer de Louga à Yang-Yang (120 kilomètres) Sénégal).

Chemin de fer de Tabili à Youkounkoun (250 kilomètres) (Guinée).

Prolongement de l'Est-Dahoméen vers le nord (de Pobé à Kétou) (50 kilomètres).

Chemin de fer de Dassa-Zoumé à Bassila, Djongou, Natingou (330 kilomètres) (Dahomey).

C. — *Routes.*

Route de Dakar à Rufisque (30 kilomètres) (Sénégal).

Construction et réfection de ponts à Khor, Diaoudoune, Kaolak, Niokolo (Sénégal).

Routes de Bamako à Bougouni, de Bougouni à Sikasso, et de Bougouni à Kankan (700 kilomètres) (Soudan français).

Routes autour d'Ouidah, Cotonou et Abomey. Route de Savé au Niger, de Bohicon à Zagnanado et d'Abomey au Couffo (Dahomey).

Réfection des ponts Faidherbe et Servatius à Saint-Louis Sénégal).

Construction et aménagement de routes en Guinée et en Haute-Volta.

D. — *Assainissement et adductions d'eau.*

Assainissement de Saint-Louis et adduction d'eau.

Assainissement de Dakar et adduction d'eau.

Assainissement de Rufisque et adduction d'eau.

Adduction d'eau à Abidjan (Côte d'Ivoire).

Assainissement de Kayes et de Bamako (Soudan français).

Assainissement de Porto-Novo (Dahomey).

E. — *Assistance médicale.*

Construction de groupes d'assistance médicale, de dispensaires et de maternités.

Construction d'un asile d'aliénés au Sénégal.

Construction de léproseries au Sénégal.

Construction d'hôpitaux indigènes à Bamako et à Kayes (Soudan français).

Construction d'un hôpital indigène en Guinée.

Achat de voitures médicales automobiles.

Agrandissement de l'hôpital civil de Saint-Louis (Sénégal).

Construction de l'école de médecine de Dakar (Sénégal).

F. — *Enseignement.*

Construction de groupes scolaires, d'écoles régionales primaires et professionnelles.
Aménagement et développement du lycée de Saint-Louis.
Construction d'écoles supérieures et professionnelles à Dakar.

G. — *Bâtiments administratifs.*

Construction d'un hôtel des postes à Dakar.
Construction d'une trésorerie à Dakar.
Construction des bureaux des services du Gouvernement général à Dakar.
Construction de bâtiments administratifs à Abidjan (transfert de la capitale) (Côte d'Ivoire).
Construction d'un musée-bibliothèque à Dakar.

H. — *Irrigations.*

Travaux d'irrigation dans la vallée du Niger, y compris l'aménagement des chutes de Sotuba (Soudan français).

**1° *bis* Togo.**

A. — *Ports et rivières.*

Réparation du wharf de Lomé.
Construction d'un nouveau wharf à Lomé.

B. — *Voies ferrées.*

Réparation et aménagement des voies existantes.
Chemin de fer de Tchacho à Tokpli (65 kilomètres).
Chemin de fer d'Atakpamé à Bassari (250 kilomètres).

C. — *Routes.*

Construction et aménagement de routes secondaires.

## 2° Afrique équatoriale.

### A. — *Voies ferrées.*

Chemin de fer de Brazzaville à la côte atlantique (560 kilomètres).

Chemin de fer à voie de 60 centimètres de Bangui à Batangafo et embranchement de Damara à Ouadda (375 kilomètres) (Oubangui).

Chemins de fer du Gabon à voie de 60 centimètres : de Nagossi à Sindara (25 kilomètres) sur la N'Gounié, de Mayoumba à la lagune de Setté-Cama (110 kilomètres), de la lagune d'Iguéla à celle de Fernan-Vaz.

Matériel pour création de lignes diverses d'intérêt local.

### B. — *Routes.*

Amélioration des pistes routières. — Achat de matériel de transport automobile.

### C. — *Ports maritimes.*

Amélioration du port de Port-Gentil (cap Lopez, Gabon).

Construction d'un port à l'extrémité maritime du chemin de fer de Brazzaville à la mer.

### D. — *Éclairage et balisage des côtes.*

Balisage de la côte.

Construction de phares à Cocobeach, Libreville, Pointe-Setté, Pointe-Pedros, Pointe-Matuti.

Installation de feux de ports à Setté-Cama et Mayoumba.

### E. — *Ports fluviaux et aménagement de rivières.*

Aménagement du port fluvial de Brazzaville.

Aménagement de l'Ogooué, de la lagune de Fernan-Vaz, des rivières Oubangui et Sanga.

Matériel d'entretien et de balisage des voies fluviales.

F. — *Communications télégraphiques.*

Installation des postes de T. S. F. à Libreville et Port-Gentil (Gabon), Carnot (Moyen-Congo) Fort-Crampel, N'Délé, Ouadda, Yalanga et Kaka (Oubangui), Am-Timam (Tchad).

Réfection de la ligne télégraphique côtière du Gabon.

Installation de lignes télégraphiques au Gabon, au Moyen-Congo, dans l'Oubangui-Chari et au Tchad.

G. — *Assistance médicale.*

Construction d'un hôpital européen et indigène à Brazzaville.

Création d'ambulances mixtes de première catégorie à Port-Gentil (Gabon), Ouesso (Moyen-Congo), Bangui (Oubangui-Chari), Fort-Lamy (Tchad).

Création d'ambulances mixtes de deuxième catégorie avec leurs annexes au Gabon, au Moyen-Congo, dans l'Oubangui-Chari et au Tchad.

Construction d'un asile d'aliénés à Brazzaville.

Construction de lazarets à Brazzaville, à Libreville et à Port-Gentil et à la tête de ligne du chemin de fer de Brazzaville à la mer.

Création de parcs sanitaires mobiles.

H. — *Bâtiments administratifs.*

Construction d'immeubles destinés aux services publics dans divers centres administratifs.

Création de divers groupes scolaires et d'écoles professionnelles.

2° *bis*. **Cameroun.**

A. — *Voies ferrées.*

Réfection de la ligne « Central-Cameroun » (181 kilomètres).

Construction des prolongements du « Central-Cameroun » jusqu'à Yaoundé (120 kilomètres), jusqu'à la région de Deng-Deng (270 kilomètres), jusqu'à Meiganga (230 kilomètres).

Réfection de la ligne « Nord-Cameroun » (160 kilomètres).

Construction du prolongement du chemin de fer du « Nord-Cameroun » jusqu'à Foumban (150 kilomètres).

Raccordement des chemins de fer « Nord-Cameroun » et « Central-Cameroun » à travers l'estuaire du Vouri.

Construction d'une ligne à voie de 60 centimètres de Garoua (Cameroun) au fleuve Logone (Tchad) (280 kilomètres) et constitution d'un approvisionnement de matériel de voie de 60 centimètres.

B. — *Routes.*

Amélioration de la route d'Otélé (station du « Central-Cameroun ») à M'Balmayo (sur le Nyong) (35 kilomètres).

Construction et amélioration de diverses routes et pistes routières.

Achat de matériel de transport automobile.

C. — *Ports maritimes.*

Extension du port de Douala.

D. — *Éclairage et balisage de la côte.*

Installation de phares dans les rades de Kribi et de Campo.

Balisage des passes et mouillages.

E. — *Aménagement de cours d'eau.*

Amélioration de la navigabilité du Nyong.

Matériel pour l'entretien des voies fluviales.

F. — *Réseau de communications télégraphiques.*

Installation d'un câble sous-marin entre Douala et Libreville (Gabon).

Installation de postes de T. S. F. à Douala, Yaoundé et Garoua.

Etablissement de lignes télégraphiques.

G. — *Assistance médicale.*

Amélioration de l'hôpital de Douala.

Construction d'un hôpital pour européens et indigènes à Garoua.

Création d'infirmeries et d'annexes aux chefs-lieux de circonscription.

Construction d'un lazaret à Douala.
Construction d'un asile d'aliénés à Douala et à Yaoundé.
Reconstruction de l'hypnoserie de Ayos.
Constitution de parcs sanitaires mobiles.

H. — *Bâtiments administratifs.*

Construction d'immeubles pour les services publics dans les centres administratifs.

Création de groupes scolaires et d'écoles professionnelles.

## 3° Indochine.

A. — *Ports maritimes.*

Aménagement des ports de Saïgon-Cholon et de Haïphong.
Aménagement du port de Tourane.
Aménagement du port de Kouang-Tchéou-Wan.

B. — *Hydraulique.*

Extensions et améliorations des canaux de la Cochinchine.
Travaux d'irrigations.
Protection du Tonkin contre les inondations.
Aménagement des chutes d'eau et des forces hydrauliques.

C. — *Voies ferrées.*

Achèvement du tronçon Vinh-Dongha (300 kilomètres) du Transindochinois.

Chemin de fer de la côte d'Annam au Laos (187 kilomètres).

Continuation du Transindochinois de Tourane à Saïgon (530 kilomètres).

Chemin de fer de Saïgon à Pnom-Penh, Battambang et frontière siamoise (645 kilomètres).

Extension du réseau local de la Cochinchine (335 kilomètres).

Extension du réseau local du Tonkin (325 kilomètres) et jonction du réseau indochinois avec les lignes de Chine.

Lignes minières du Tonkin.

D. — *Routes.*

Achèvement du réseau routier colonial.

E. — *Assainissement et hygiène.*

Assainissement de Saïgon et de Cholon.
Aménagement du sanatorium de Dalat et de ses accès.
Assainissement des grands centres.

F. — *Assistance médicale.*

Construction d'un grand hôpital à Saïgon-Cholon.

G. — *Enseignement.*

Développement des établissements d'enseignement primaire, secondaire et professionnel.

H. — *Divers.*

Achèvement du cadastre.

**4° Madagascar.**

A. — *Voies ferrées.*

*a*) Chemins de fer d'intérêt général à voie d'un mètre :
Achèvement des lignes de Tananarive à Antsirabé et de Moramanga au lac Alaotra.
Construction de la ligne du Betsiléo (Fianarantsoa à la côte est) (208 kilomètres).
Construction de la ligne d'Antsirabé à Fianarantsoa (205 kilomètres).
Construction des tramways suburbains de Tananarive (51 kilomètres).
*b*) Chemins de fer d'intérêt régional à voie de 60 centimètres (850 kilomètres).
Région de Tuléar : lignes de Tuléar à Manombo (68 kilomètres) ; de Tuléar à Manéra (94 kilomètres) ; de Tuléar à Tongobory (90 kilomètres).
Région de Morondava : ligne de Morondava à Mahabo (63 kilomètres).
Région de Majunga : ligne de Morovay à Mamkipony (145 kilomètres).

Région d'Analalava : ligne d'Antsohihy à Béfandriana (95 kilomètres).

Région de Nosy-Bé : ligne d'Antsahampana à Marotoalana (70 kilomètres).

Région de Diégo-Suarez : lignes de Diégo à la baie du Courrier (35 kilomètres) et de Diégo au cap d'Ambre (33 kilomètres).

Région des Pangalanes : lignes du terminus-nord du canal des Pangalanes au fleuve Maningory (50 kilomètres) ; du terminus-sud du canal des Pangalanes (Farafangana) à Vangaindrano (77 kilomètres) ; de Fanandrana à Ampasimbola (30 kilomètres).

B. — *Canaux.*

Amélioration et prolongement du canal latéral à la côte est, dit « canal des Pangalanes ».

C. — *Routes.*

*a*) Zone du chemin de fer de Moramanga au lac Alaotra :

Construction de la route de Andreba à Imerimandroso (20 kilomètres).

Construction de la route de Andaingo à Didy (40 kilomètres).

Construction de la route de Ambatondrazaka à Andilanimarianina (15 kilomètres).

Construction de la route de Andilanatoby à Amparafaravola (50 kilomètres).

*b*) Zone du chemin de fer Tananarive-Tamatave et zone des Pangalanes :

Construction de la route de Moramanga à Anosibé (99 kilomètres).

Construction de la route de Vatomandry à Brickaville (58 kilomètres).

*c*) Zone du chemin de fer de Tananarive à Antsirabé :

Construction de la route de Behenjy à Sabotsy (25 kilomètres).

Construction de la route de Bétafo à Soavina et à Vohimasina (31 kilomètres).

*d*) Zone du chemin de fer Betsiléo-côte est :

Construction de la route de Ifanadiana au fleuve Faraony (Ambohimitratraka) (40 kilomètres).

Construction de la route de Ifanadiana à Ambohimanga du sud (100 kilomètres).

Construction de la route de Fianarantsoa à Fanjakana (15 kilomètres).

Construction de la route de Ambalavao à Ihosy (122 kilomètres).

*e*) Zone du chemin de fer d'Antsirabé à Fianarantsoa :

Construction de la route de Ambositra à Ranomena (10 kilomètres).

*f*) Zone du chemin de fer de Morondava à Mahabo :

Construction de la route de Mahabo à Mandabe (72 kilomètres).

*g*) Zone du canal des Pangalanes :

Construction de la route de Mananjary à Ampasimazava (55 kilomètres).

D. — *Ports.*

Construction du port de Tamatave et du port terminus du chemin de fer du Betsiléo.

Aménagement du port de Majunga.

Amélioration des ports de Diégo-Suarez et de Tuléar.

E. — *Éclairage des côtes.*

Construction de phares.

Installation de feux de ports.

F. — *Hydraulique agricole.*

Travaux d'irrigation et de drainage pour la mise en valeur des terres dans diverses régions.

Aménagement de chutes d'eau.

G. — *Assistance médicale.*

Construction à Tananarive de l'école de médecine indigène et de l'hôpital central annexe.

**5° Côte française des Somalis.**

Création à Djibouti d'un port d'escale.

### 6° Réunion.

A. — *Chemin de fer et port de la Réunion.*

Renforcement de la voie du chemin de fer et des ouvrages d'art.

Fourniture de matériel de traction et de matériel roulant complémentaire.

Amélioration des installations et de l'outillage du port de la Pointe des Galets.

B. — *Travaux publics coloniaux.*

Amélioration du réseau routier.

Prolongement du chemin de fer de Saint-Pierre à Saint-Joseph (16 kilomètres).

Utilisation des chutes d'eau pour l'électrification du chemin de fer, la distribution de force aux mines, l'éclairage des villes et l'irrigation.

### 7° Inde française.

Amélioration des ports de Pondichéry et de Karikal.

Travaux d'irrigation.

### 8° Saint-Pierre et Miquelon.

Création de phares et d'ouvrages de sécurité.

Amélioration et aménagement du port de Saint-Pierre.

Construction d'un appontement et d'une maison d'école à Miquelon.

### 9° Martinique.

A. — *Ports.*

Agrandissement et amélioration de l'outillage du port de Fort-de-France.

Assainissement de Fort-de-France.

Allongement du bassin de radoub.

B. — *Phares.*

Construction de phares et amélioration de l'éclairage des côtes.

C. — *Voies ferrées.*

Construction d'un réseau de voies ferrées :
Ligne de Fort-de-France au Lamentin, à la Trinité et au Macouba.
Ligne de Lamentin à Ducas, Petit-Bourg, Trois-Rivières, Sainte-Luce, La Rivière Pilote et le Marin.
Ligne du Lamentin au Vauclin.

D. — *Hydraulique*

Aménagements de chutes d'eau et transport de force par l'électricité.

E. — *Assistance médicale.*

Construction d'un nouvel hôpital à Fort-de-France.

**10° Guadeloupe.**

Amélioration et extension du port de La Pointe-à-Pitre.

**11° Guyane.**

A. — *Routes.*

Route de Cayenne à Saint-Laurent (250 kilomètres).
Route de l'Oyapoc (150 kilomètres environ).

B. — *Voies ferrées.*

Chemins de fer sur route entre Cayenne et Kourou (42 kilomètres).

C. — *Rivières et canaux.*

Approfondissement, régularisation et assainissement des cours d'eau avoisinant Cayenne (Canal Laussat, Crique Fouillée et Tour de l'Ile).

D. — *Ports.*

Amélioration du port de Cayenne.

E. — *Phares.*

Amélioration de l'éclairage des côtes.

F. — *Assistance médicale.*

Construction d'hôpitaux et de laboratoires.

G. — *Instruction publique.*

Création d'établissements d'enseignement technique et professionnel.

**12° Nouvelle-Calédonie.**

A. — *Ports.*

Amélioration du port de Nouméa.
Dragage du chenal de la pointe Lambert à Nouméa.
Appontements et magasins aux escales.
Dragage et éclairage des rivières et chenaux.

B. — *Routes.*

Amélioration du réseau routier et étude de la route de Nouméa à Gomen (Téoudié).
Création de chemins d'accès des centres à la mer.
Construction de routes transversales : routes de Bourail à Houailou, de Koné à Amos, de Bouloupari à Thio, de Canala à La Foa, de La Coulée à Yaté.

C. — *Enseignement.*

Création d'écoles.

D. — *Assistance médicale.*

Création de divers établissements (lazaret, maternités, infirmeries, dispensaires).

E. — *Bâtiments administratifs.*

Construction d'un hôtel des postes à Nouméa.
Création de cinq postes de T. S. F.

**13° Établissements français de l'Océanie.**

A. — *Ports.*

Amélioration du port de Papeete.

B. — *Éclairage et balisage des côtes.*

Construction de phares sur la route maritime de Papeete à travers les Touamotou.

C. — *Hygiène publique et assistance médicale.*

Travaux d'assainissement et d'adduction d'eau à Papeete et dans les principaux centres du groupe.
Construction de citernes dans les îles.
Construction d'un hôpital à Papeete et de dispensaires aux chefs-lieux des îles Sous-le-Vent, des Marquises et des Touamotou.

D. — *Enseignement.*

Création d'une école professionnelle et technique à Papeete.

ART. 2.

Les travaux énumérés au programme ci-dessus seront, dans chaque colonie ou groupe de colonies et protectorats, entrepris successivement suivant l'ordre fixé pour chaque catégorie d'ouvrage.

Toute modification au dit programme devra être approuvée par une loi.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux travaux publics exécutés par les colonies sur les ressources propres de leur budget.

ART. 3

Lorsqu'ils seront exécutés sur fonds d'emprunts garantis par l'Etat, les travaux publics coloniaux d'intérêt national énumérés ci-dessus feront l'objet de projets et d'estimations détaillées qui seront soumis, avant tout commencement d'exécution, à l'approbation du Ministre des Colonies.

Les projets d'exécution seront approuvés par les Gouverneurs généraux ou Gouverneurs des colonies. Toutes modifications des évaluations primitives devront être approuvées dans les formes prescrites au paragraphe précédent.

ART. 4

Le Ministre des Colonies fera publier, avant le 1er octobre de chaque année, au *Journal officiel de la République française* un rapport général donnant, à la date de la clôture de l'exercice précédent, la situation des travaux publics d'intérêt national tant au point de vue de leur exécution que du montant des dépenses faites.

ART. 5.

Sont abrogées toutes dispositions de lois ou de tous autres actes qui seraient contraires aux dispositions de la présente loi.

Fait à Paris, le 12 avril 1921.

*Signé :* ALEXANDRE MILLERAND.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Colonies,
*Signé :* ALBERT SARRAUT.

---

# ANNEXE II

## VŒUX RELATIFS A LA RÉALISATION DU PROGRAMME GÉNÉRAL DE MISE EN VALEUR DES COLONIES FRANÇAISES

Un certain nombre d'organismes et d'institutions ont émis des vœux tendant au vote rapide par le Parlement du projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises et à la prompte exécution de ce programme. Ces vœux ont été recueillis ci-après : ils sont la manifestation d'un désir général de voir appliquer à notre domaine d'outre-mer une politique de réalisations fécondes.

### Section Première

### VŒUX ÉMIS PAR LE CONGRÈS DE L'OUTILLAGE COLONIAL A L'EXPOSITION NATIONALE COLONIALE DE MARSEILLE

I. — *Vœu général du Congrès* (*Présidence de* M. Getten, *ingénieur en chef des ponts et chaussées*).

*Vœu tendant à la prompte exécution du programme de mise en valeur des colonies.* — Le Congrès de l'outillage économique des colonies, en assemblée générale, le 7 juillet 1922,

Reconnaissant que le Ministre des Colonies et les Administrations locales ont fait, en ce qui les concerne, toute diligence pour la réalisation du programme de mise en valeur des colonies françaises ;

Appelle la haute attention du Parlement sur l'intérêt qui s'attache à la consécration législative de ce programme aussi promptement que possible.

II. — *Vœux des sections techniques.*

1° *Section des ports maritimes* (*Présidence de* M. Hersent, *ingénieur civil*).

*En ce qui concerne la politique d'ensemble de l'outillage maritime colonial*,

Le Congrès émet le vœu :

Que les projets de travaux à effectuer dans les ports coloniaux ne soient pas étudiés isolément, mais en application d'une politique d'ensemble de l'outillage colonial.

Cette politique sera réglée sur une prévoyante appréciation du développement du tonnage de jauge, du tonnage des marchandises à manutentionner, et du transit voyageurs de nos diverses colonies. Elle s'efforcera de réaliser les divisions naturelles du travail entre nos établissements maritimes coloniaux, division du travail elle-même opérée d'après la situation géographique des ports, leurs avantages nautiques, d'après l'étendue, le caractère économique, la capacité d'importation et d'exportation des hinterlands qu'ils sont appelés à desservir, enfin, d'après les genres de trafic qui doivent y dominer.

La mise au point de l'outillage maritime colonial ira de pair avec celle de l'outillage métropolitain. Les caractéristiques des grands ports coloniaux seront harmonisées avec celles des ports métropolitains, afin de répondre d'une façon également satisfaisante aux besoins des navires qui les fréquentent les uns et les autres.

Chacune de nos grandes colonies devra disposer d'au moins un port moderne convenablement aménagé.

Les dépenses seront concentrées sur un nombre limité d'établissements dotés d'installations modernes et susceptibles de fournir le rendement économique le plus élevé.

Les projets seront établis, non seulement d'après les besoins révélés au moment de leur instruction, mais en prévision des besoins futurs destinés à se faire jour pendant la période de quinze à vingt ans qui suivra la mise en service.

*En ce qui concerne les méthodes de construction*,

Le Congrès émet le vœu :

Que la construction et l'aménagement des ports coloniaux soient inspirés de la spécialisation économique de chaque

établissement, du genre de trafic qui doit y dominer, de la nature particulière des marchandises principalement manutentionnées.

Dans les ports à destinations multiples, on s'efforcera de diviser l'établissement en un certain nombre de sections distinctes, répondant chacune par son emplacement, par les caractéristiques de ses ouvrages et de son outillage, à une catégorie particulière de trafic.

Les ports coloniaux seront, autant que possible, localisés dans des emplacements disposant de vastes superficies libres.

On ne devra pas hésiter à recourir, en cas d'urgence, à des ouvrages provisoires de construction économique et rapide.

Il sera réservé dans tous ports coloniaux une zone d'extension ultérieure.

Les économies réalisées sur les ouvrages fixes seront reportées sur l'outillage de manutention, notamment sur l'outillage mécanique, voies ferrées, terre-pleins, silos, élévateurs, magasins, entrepôts, parcs de stockage, etc.

*En ce qui concerne les méthodes financières,*

Le Congrès émet le vœu :

Que soit définitivement abandonné, aux colonies, le système du fractionnement des crédits pour travaux maritimes en allocations budgétaires annuelles incertaines et irrégulières ;

Que soit mobilisée en une fois la totalité des sommes nécessaires au règlement de chaque ouvrage maritime décidé, afin d'éviter des lenteurs ou arrêts dans les travaux ;

Que les emprunts coloniaux à émettre en faveur de l'outillage économique bénéficient du concours et, si besoin est, de la garantie des pouvoirs publics de la métropole.

*En ce qui concerne le régime d'exploitation,*

Le Congrès émet le vœu :

Que l'exploitation des ports coloniaux soit dirigée comme une véritable entreprise industrielle et commerciale ;

Que, dans ce but, tous les services soient centralisés sous la direction d'une autorité unique et autonome, ayant sa comptabilité distincte, son budget et un pouvoir de décision étendu ;

Que toute facilité soit donnée pour que se multiplient les

installations d'accostage, de manutention et de magasinage privées;

Que les lois en vigueur dans la métropole, relatives aux entrepôts, magasins généraux et warrants, soient promulguées dans les colonies où elles ne le sont pas encore, en les adaptant aux conditions locales ;

Afin d'aider au commerce d'exportation, que soient créées des zones franches dans les ports coloniaux plus particulièrement désignés à cet effet.

En vue d'intéresser dans la plus large mesure possible les capitaux privés à la mise au point de l'outillage colonial, le Congrès, considérant que le régime de la concession constitue une solution satisfaisante au problème du financement des grands travaux maritimes, tout en laissant intact le crédit de l'Etat ; considérant que le régime de la concession réalise à un haut degré une unité de direction effective entre les services des ports, la recherche des économies et l'application des méthodes de gestion industrielles et commerciales, émet le vœu que l'application du régime de la concession soit envisagé dans les hypothèses où celui-ci convient particulièrement aux circonstances.

*En ce qui concerne la classification des travaux par ordre d'urgence,*

Le Congrès considérant que les difficultés financières actuelles rendent impossible la réalisation uniforme d'un programme de mise au point intégral de l'outillage colonial, qu'il y a lieu par suite de limiter les premiers efforts aux travaux les plus urgents, émet le vœu :

Que les travaux maritimes coloniaux soient poursuivis selon le programme suivant, en insistant pour que leur exécution soit poursuivie dans le plus bref délai, et que la question des voies et moyens financiers soit réglée en même temps que la question du programme des travaux, afin que ceux-ci ne soient pas entravés par des insuffisances financières.

Afrique occidentale française. — Amélioration des installations actuelles du port de Dakar et extension du port en vue d'en faire un grand établissement maritime moderne répondant pleinement aux besoins des diverses catégories de trafic auxquelles il satisfait.

Achèvement des travaux d'amélioration du wharf de Grand-Bassam.

Installation d'un wharf à Vridi.

Création d'installations de déchargement à Abidjan.
Création d'un port en eau profonde sur la Côte d'Ivoire.
Amélioration du wharf et des installations à Cotonou.
Amélioration de l'entrée de la rivière Saloum et du port de Kaolak.

AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE. — Achèvement de l'appontement et amélioration des installations de Port-Gentil.

Étude et exécution du port terminus du chemin de fer de Brazzaville à la mer.

Amélioration du port de Douala.

MADAGASCAR. — Exécution d'un port abrité à Tamatave.

Amélioration du port de Majunga.

Création d'un port au point terminus du chemin de fer du Betsiléo.

*Ultérieurement :*

Amélioration du port de Tuléar.

Construction d'appontements et installations pour les grands navires à Diégo-Suarez.

Amélioration du port de Nosy-Bé.

RÉUNION. — Amélioration du port et des installations de la Pointe des Galets.

CÔTE FRANÇAISE DES SOMALIS. — Amélioration et extension des installations existantes à Djibouti.

INDOCHINE. — Amélioration du port de Saïgon et de ses accès au point de vue de la grande navigation.

Amélioration du port de Haïphong et de ses accès.

*Ultérieurement :*

Aménagement de ports côtiers secondaires pour favoriser et suivre le développement de l'arrière-pays. Meilleure utilisation de la baie profonde de Camranh.

Aménagement du port de Kouang-Tchéou-Wan.

INDES FRANÇAISES. — Amélioration de l'outillage et du feu de Pondichéry.

MARTINIQUE. — Amélioration du port et de l'outillage de Fort-de-France.

GUADELOUPE. — Approfondissement de la rade de La Pointe-à-Pître ; amélioration de l'outillage et extension du port.

GUYANE. — Travaux de défense contre le prochain envasement de Cayenne ; régularisation de la rivière et amélioration des installations maritimes.

NOUVELLE-CALÉDONIE. — Extension des installations actuelles et amélioration des accès.

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS D'OCÉANIE. — Création d'un port d'escale à Papeete.

*Vœux relatifs au port de Papeete, à l'installation d'un dépôt de combustibles, et aux relations avec la métropole.*

Le Congrès de l'outillage colonial,

Considérant :

1° Que l'installation à Papeete d'un port d'escale aménagé avec des moyens modernes est de nature à augmenter le rayonnement de la France dans le Pacifique;

2° Que cette installation a, d'ailleurs, été consacrée par la loi du 4 avril 1914, dont la guerre seule a suspendu les effets ;

3° Que tout retard dans la réalisation de ce projet en rend l'exécution et le succès plus difficiles,

Émet le vœu que :

L'installation d'un port d'escale et d'un dépôt de combustibles à Papeete soit poursuivie de toute urgence.

Considérant d'autre part, qu'il est extrêmement désirable qu'une colonie française ne demeure pas comme présentement, isolée et soumise pour ses relations avec la métropole, à l'obligation de recourir au pavillon étranger,

Émet le vœu que :

Les études déjà en cours soient poursuivies en vue de trouver la formule qui assurera soit la liaison directe, soit la liaison indirecte entre la métropole ou une colonie française avec Tahiti.

2° *Section des chemins de fer et des routes* (*Présidence de* M. CONSTANTIN, *ingénieur en chef des ponts et chaussées*).

a) *Chemins de fer.* — Etant donné que la voie de 0 m. 60 est un outil précaire par le manque de stabilité de la voie et du matériel roulant, se prêtant mal au transport de certaines marchandises encombrantes, telles que les bois, et ne permettant pas de réaliser de vitesse pour les trains express ;

Etant donné que l'exploitation sur voie de 0 m. 60 est onéreuse, la dépense pour une tonne transportée à 1 kilomètre peut être appréciée à 0 fr. 70 sur voie de 0 m. 60 contre 0 fr. 20 à 0 fr. 25 sur voie de 1 mètre, soit environ sur voie de 0 m. 60 au triple de la dépense correspondante sur voie de 1 mètre ;

Etant donné que la voie de 0 m. 60 est un outil dont la capacité est limitée et que sa transformation en voie de 1 mètre lorsque le trafic se développe, présente de réelles difficultés (sujétions et dépenses);

Considérant que le type normal des voies ferrées dans les colonies françaises est à écartement de 1 mètre et qu'il est de l'intérêt des administrations exploitantes et des usagers de la voie de ne pas adopter plusieurs types d'écartement;

Considérant que toutes choses égales, mêmes prévisions de trafic, mêmes rampes et rayons, même poids de rails, l'économie obtenue par la réduction de la largeur de la voie de 1 mètre à 0 m. 60 n'est pas généralement dans les colonies, où le terrain n'a qu'une faible valeur, beaucoup supérieure à 1/10e de la dépense;

Mais, considérant que la voie de 0 m. 60 en rails légers rivés aux traverses présente l'avantage d'une grande facilité et d'une très grande rapidité de construction surtout lorsqu'il est possible de recourir à la plate-forme d'une route existante pour appuyer la voie et que les charges de l'exploitation ne sont pas un obstacle à sa construction lorsque le parcours sur cette voie n'est pas considérable,

Emet l'avis :

Que la voie standard, dans les colonies françaises, soit la voie de 1 mètre d'écartement et que la voie de 0 m. 60 ne soit employée que pour constituer des affluents de peu de longueur aux grandes voies ferrées dans des conditions spéciales du trafic et du terrain à traverser.

Que dans les colonies on essaie d'organiser des services de voyageurs par automobiles sur rails ce qui donnera une très grande souplesse d'exploitation.

b) *Routes.* — Etant donné que le terme de route peut s'entendre depuis la piste en terre battue avec ouvrages provisoires praticable en saison sèche jusqu'à la chaussée empierrée avec ouvrages définitifs praticable en toutes saisons aux automobiles;

Etant donné que la dépense de construction d'une route empierrée définitive est élevée, que l'entretien d'une pareille route, en raison du développement de la traction automobile, est fort onéreux, estimé à ce jour à près de 10.000 francs du kilomètre dans l'Afrique du Nord, que cet entretien est presque impossible dans les contrées désertiques et privées de bonnes carrières;

Etant donné qu'une route insuffisamment entretenue surtout

sous les climats tropicaux, est perdue au bout de fort peu d'années ;

Considérant que seules les administrations locales sont à même de proportionner l'effort à faire pour la construction de routes définitives aux possibilités d'entretien ;

Considérant que la jonction de deux pays à grande distance est assurée sensiblement dans les mêmes conditions de dépense par la voie ferrée et d'une façon beaucoup plus utile au commerce en raison de la réduction des dépenses de transport et beaucoup plus certaine et définitive, la voie ferrée assurant normalement son entretien par ses recettes et pouvant donner par l'emploi d'automotrices toute la souplesse désirable pour le transport rapide des voyageurs ;

Considérant que la route empierrée définitive ne se justifie, sauf de rares exceptions, que dans les zones habitées comme affluents des villes ou des stations de chemins de fer et, dans ces conditions, ne revêt pas le caractère d'un travail à exécuter en dehors des ressources de la colonie ;

Mais, considérant que les pistes à grands parcours sont d'un intérêt essentiel dans les pays neufs et que le plus grave obstacle à la réalisation de ces pistes réside dans la construction des grands ouvrages d'art,

Émet l'avis :

Que la construction de routes définitives empierrées doit être de préférence réservée aux voies affluentes de centres ou de gares de chemins de fer, dans les régions où il est possible de trouver la main-d'œuvre nécessaire à l'entretien, que cette construction est essentiellement une œuvre d'ordre local, et que, en conséquence, elle ne doit pas figurer autant que possible dans les programmes d'emprunt ;

Que dans un programme d'emprunt ne devrait figurer au titre « Routes » et, exceptionnellement, que la construction d'ouvrages d'art importants.

3° *Section des voies navigables intérieures* (*Présidence de M. le Colonel* Bernard, *administrateur délégué des Messageries fluviales de Cochinchine*).

Le Congrès de l'outillage,

Considérant que le développement des voies de communications est une des conditions essentielles de la mise en valeur de nos colonies ; que l'extension du réseau de chemins de fer coloniaux est strictement limitée par les nécessités budgétai-

res ; que l'entretien des routes, surtout dans des régions faiblement peuplées est difficile, sinon impossible ; que, du reste les transports sur routes sont trop coûteux pour se prêter à l'évacuation de la plupart des produits coloniaux,

Émet le vœu :

Que les gouvernements locaux s'attachent à utiliser intégralement le magnifique système de voies naturelles navigables qui sillonnent toutes nos possessions.

A cet effet, il y aura lieu :

1° De faire dans chaque colonie un inventaire complet de toutes les voies navigables en les classant en deux grandes catégories, savoir :

*a*) Voies d'intérêt général ;

*b*) Voies secondaires;

Les premières, constituant les grandes artères sur lesquelles le trafic des régions intéressées peut venir se concentrer, les secondes n'étant que des affluents des voies de communications principales, naturelles ou artificielles (canaux, voies ferrées, etc.).

2° D'établir, d'abord pour les voies navigables d'intérêt général, puis pour les voies secondaires, des monographies faisant ressortir :

*a*) La longueur totale de chaque voie navigable ;

*b*) L'étendue des biefs accessibles: aux navires de mer (tirant d'eau 4 m. 50) ; aux vapeurs de rivière (tirant d'eau minimum 1 m. 60) ; aux sampans et aux pirogues ;

*c*) Les obstacles qui s'opposent à la navigation ;

*d*) Les études qu'il y aurait lieu d'entreprendre pour préparer l'amélioration du chenal navigable, avec l'indication des travaux (dérochements, barrages, écluses, épis ou digues submersibles), qui paraissent dès maintenant nécessaires ;

*e*) Les liaisons qu'il y aurait lieu d'établir entre la voie navigable considérée et le réseau général de communication de la colonie, voies naturelles aussi bien que voies artificielles.

Le Congrès considère qu'il y aurait lieu, dès maintenant, d'ajouter aux travaux prévus dans le programme général de mise en valeur des colonies, les travaux suivants :

Afrique occidentale française. — Amélioration du cours du Niger entre Kouroussa et Koulikoro.

Indochine. — Amélioration du cours du Mékong entre Kratié et Luang-Prabang, en commençant par les secteurs d'aval, c'est-à-dire le secteur Kratié-Khône.

Le Congrès émet le vœu que, pour mener à bonne fin

l'amélioration des voies navigables, on constitue dans les colonies deux corps distincts des travaux publics ; le premier, ayant dans ses attributions la construction des routes et des voies ferrées ; le second, chargé des travaux d'hydraulique agricole et de navigation.

*4° Section des irrigations (Présidence de* M. Barois, *inspecteur général des ponts et chaussées en retraite).*

A. — Indochine. — a) *Tonkin.* — L'amélioration de la situation agricole du delta du Tonkin repose sur la solution de deux grands problèmes : empêcher les crues du fleuve Rouge d'être un fléau pour le pays, faire servir les eaux du fleuve à l'irrigation des terres dans la plus large mesure possible.

Depuis les temps anciens, les habitants du Tonkin ont cherché à se défendre contre le débordement du fleuve, mais les travaux d'endiguement qu'ils ont exécutés à cet effet ont été insuffisants, mal coordonnés et, pendant longtemps, mal entretenus.

Il est urgent de remédier à cet état de choses qui a été amélioré par nos ingénieurs, mais qui ne donne pas encore la sécurité nécessaire.

Pour cela il faut prendre des dispositions d'ensemble et chercher à régler la question intégralement, autant que la nature des choses le permet, mais on peut procéder par étapes.

Ainsi, on peut commencer tout de suite par régulariser le lit majeur, de façon à obtenir déjà un abaissement du niveau des crues, par relever et consolider les digues de façon à ce qu'elles forment une défense sûre contre les fortes crues, et par prendre des mesures provisoires pour le cas des crues exceptionnelles, par exemple, en laissant inonder certains casiers, avec aménagements spéciaux, pour limiter éventuellement les dégâts.

Pendant ce temps on procédera aux études d'ensemble, longues et minutieuses, qui serviront de base à une solution intégrale du problème à résoudre, soit par une surélévation des digues, soit par l'aménagement d'émissaires de capacité suffisante pour écouler le trop-plein des crues exceptionnelles et soulager les digues pendant les crues longues ou fortes.

Pour l'irrigation par les eaux du fleuve Rouge, il faudra également aborder la question d'ensemble et renoncer à l'attaquer par les petits côtés. Cela n'empêchera pas d'ailleurs que, en attendant l'achèvement des études qui conduiront à la solution générale du problème, on ne procède à des travaux

partiels d'irrigation par gravitation ou même par pompage, travaux qui pourront être ensuite plus ou moins incorporés dans le programme d'aménagement du delta.

b) *Annam.* — L'irrégularité des pluies rend nécessaire l'exécution de travaux d'irrigation pour combattre la famine dans les vallées courtes et isolées les unes des autres, qui arrosent cette région. Il faut poursuivre énergiquement l'exécution des projets qui sont déjà prêts et activer les études pour tous les deltas de la côte.

c) *Cochinchine.* — Il y a lieu d'intensifier les travaux de dragage, d'endiguement, de creusement de canaux et de drains, qui sont exécutés annuellement, en portant l'effort principal sur le Transbassac et la plaine des Joncs.

d) *Cambodge.* — Le Cambodge est une terre à coton, il en produit déjà ; pour qu'il en produise davantage et de meilleure qualité, il faut en faire reporter la culture de la saison des pluies à la saison sèche, en créant des systèmes d'irrigation par l'aménagement des eaux du Mékong et leur distribution sur des territoires appropriés qui devront être protégés par des endiguements contre les crues du fleuve.

Mais, pour aboutir à un programme rationnel, il faut d'abord procéder à des études longues et précises sur le régime du fleuve et de ses affluents, sur la topographie de la région, sur la météorologie du pays, sur les époques et les quantités d'arrosages qui conviennent le mieux à la culture du coton, notamment dans des stations expérimentales et des champs d'essai adéquats.

B. — Afrique occidentale. — Les recommandations de la section des irrigations sont les suivantes :

Poursuivre avec vigueur les études en cours sur le Niger moyen, dans l'esprit le plus large et en examinant spécialement l'échelonnement le plus rationnel à adopter dans l'exécution des travaux pour que, dans ce pays encore tout neuf, la progression de la mise en valeur suive d'aussi près que possible l'achèvement de chaque échelon ;

Entamer des études générales dans la vallée du Sénégal suivant la méthode qui a été employée pour le Niger ;

Propager par tous les moyens, et faire appliquer sur toute la surface du pays où cela peut être utile et possible, les procédés de défense des récoltes contre les inondations ou la sécheresse, par l'exécution de travaux locaux peu coûteux, tels que endiguements de surfaces restreintes, petits canaux d'irrigations ou de drainage, aménagement de réserves d'eau temporaires, creusement de puits, installation d'appareils éléva-

toires rustiques, et pousser ainsi les populations arriérées de l'Afrique occidentale française dans la voie du progrès agricole ;

Et notamment créer des stations expérimentales et des champs d'essai, et tirer de ceux qui existent, en les développant et contrôlant d'une façon judicieuse et persévérante, les renseignements et les enseignements nécessaires à l'établissement sur des bases certaines, du programme d'ensemble d'exécution.

C. — Afrique équatoriale. — Il n'existe pas, actuellement, pour les diverses régions de l'Afrique équatoriale française, des renseignements quelque peu précis sur la météorologie, sur le régime des cours d'eau et des eaux souterraines, sur la topographie des vallées, sur les besoins des différentes cultures possibles, sur les facultés agricoles des populations. Dans ces conditions, il serait tout à fait vain de rêver, dès aujourd'hui, de l'exécution de projets importants d'irrigation. Aussi n'y a-t-il pas lieu de réclamer l'inscription de crédits spéciaux pour l'irrigation en Afrique équatoriale française, dans le programme de mise en valeur des colonies soumis au Parlement.

Toutefois, on ne saurait trop recommander à l'administration de l'Afrique équatoriale française de prendre tout de suite, aux frais de son budget, certaines mesures qui présentent le plus grand intérêt au point de vue du développement de cette colonie, dans le présent et dans le futur.

Ainsi, on fera déjà beaucoup de bien au pays, et on développera progressivement la richesse agricole, en montrant aux populations comment, par de petits travaux peu coûteux (débroussaillements, endiguements, construction de canaux, prises d'eau, creusement de puits, drainage, etc.), il est possible de diminuer la précarité des récoltes, d'améliorer leur rendement, d'étendre les surfaces cultivables. On fera ainsi entrer peu à peu ces populations dans la voie du progrès agricole et, lorsque l'ère des grands travaux d'aménagement des cours d'eau sera venue, on se trouvera en présence d'indigènes déjà préparés à les utiliser.

Mais, pour appliquer cette méthode avec fruit, il est essentiel de constituer des services techniques permanents hydrauliques et agricoles, avec un personnel et des crédits suffisants, agissant avec la continuité de vues et d'efforts qui est indispensable.

De plus, en même temps que fonctionneront ces services locaux, organisés pour donner des résultats immédiats, progressivement extensibles, il importe de commencer tout de suite

l'étude générale du pays au point de vue de l'utilisation de ses cours d'eau tant pour la navigation que pour l'agriculture. C'est là une œuvre de longue haleine ; on ne saurait commencer trop tôt à s'en occuper.

D. — Madagascar. — Sur la plus grande partie du territoire de Madagascar, l'année, au point de vue agricole, peut être partagée en deux saisons, l'une abondamment pluvieuse, l'autre sèche. Dans ces conditions, la mise en valeur de cette grande île repose pour une grande part sur l'exécution de travaux d'hydraulique ayant pour but, d'une part, de protéger les terres cultivées contre les inondations ou contre la stagnation des eaux et, d'autre part, d'irriguer les récoltes lorsque l'eau du ciel leur fait défaut.

Une somme d'une trentaine de millions (mise à la disposition de la colonie) pourrait être très utilement dépensée en travaux de cette nature dans une période de peu d'années.

Cette somme pourrait être affectée plus particulièrement à la continuation des travaux d'aménagement des vallées de l'Ikopa et de ses affluents, la Mamba, la Sisaony et l'Andromba, dans la région peuplée de Tananarive, à l'aménagement de la cuvette du lac Alaotra, qui procurera des terres neuves de culture à des populations surabondantes de centres peu éloignés, à l'aménagement de certains fleuves et deltas de la côte ouest, choisis parmi ceux vers lesquels la population de certaines parties du plateau central de l'île a une tendance à affluer.

Mais, pous mener à bien ces travaux, il faut d'abord que la colonie organise son service hydraulique sur des bases plus larges qu'actuellement et, si c'est nécessaire pour des travaux importants, qu'elle fasse appel à des sociétés d'études ou d'entreprises en réservant, suivant les cas, pour elle-même ou pour les syndicats créés par elle, l'exploitation et l'entretien de ces travaux, ainsi que tout ce qui concerne la répartition et la distribution des eaux aux populations intéressées.

Il faut, en tout cas, qu'elle pousse activement sur l'ensemble du territoire les études générales météorologiques, hydrauliques, topographiques et agricoles qui sont les préliminaires indispensables de tout programme d'hydraulique agricole. On ne peut, d'ailleurs, que l'engager à persévérer dans la voie qu'elle a suivie jusqu'à présent, en multipliant, autant que possible, les syndicats d'agriculteurs et en exécutant les petits travaux locaux qui apparaîtront comme pouvant améliorer les conditions de l'agriculture et le bien-être des populations.

*Recommandations applicables à toutes les colonies.* — L'uti-

lisation et la prospérité de nos colonies dépendent principalement du développement de leur production agricole.

L'agriculture dépend, à son tour, de l'existence des services techniques chargés de renseigner, de guider et d'aider de toutes les manières, soit le cultivateur indigène, soit le colon européen.

Les grands travaux d'outillage économique, tels que les voies ferrées et les canaux d'irrigation, ne peuvent avoir eux-mêmes toute leur utilité et toute leur productivité économique qu'à la condition d'être précédés des enquêtes techniques et des expériences faites par les services agricoles chargés d'apprécier la valeur culturale, la nature des produits à obtenir et les profits à réaliser dans la zone d'exécution de ces travaux.

La culture ne peut être développée et maintenue qu'à la condition de faire connaître aux cultivateurs les meilleurs procédés de production ou de lutte contre les maladies des plantes et des animaux.

Ces divers buts ne peuvent être atteints que par l'action concertée et simultanée de tous les services scientifiques qui ont pour objet l'accroissement lucratif des récoltes ou produits.

Les mêmes nécessités et les mêmes méthodes à cet égard ont été reconnues ou adoptées par les grands peuples colonisateurs qui ont multiplié les organismes locaux de recherches et de diffusion au point de vue de la culture des plantes coloniales.

Pour ces motifs, et sans porter atteinte au principe de décentralisation qui respecte et renforce l'autorité des Gouverneurs généraux aussi bien que leurs initiatives, il y a lieu d'inviter ces derniers à organiser et à maintenir les services agricoles de leurs gouvernements, à en régler d'une façon stable le fonctionnement, et à créer dans le plus bref délai, des fermes expérimentales chargées plus spécialement de montrer comment peuvent être réalisés, — avec profit — la culture, l'utilisation des eaux, l'élevage ou la lutte contre les diverses maladies qui ruineraient des entreprises mal adaptées aux conditions de toute nature qu'elles ne pourraient connaître avant leur établissement.

La création de ces stations expérimentales est si utile au développement agricole colonial, que la métropole, dans son propre intérêt, devrait, pour en encourager l'établissement, y affecter des ressources spéciales provenant, par exemple, des fonds de la liquidation des consortium de guerre, ainsi, du reste, que cela a déjà été fait dans quelques cas, ou encore des subventions fournies par des groupements industriels intéressés dans les cultures coloniales.

Ces services agricoles devront travailler en collaboration étroite avec les services spéciaux d'ingénieurs hydrauliciens

qui doivent, de toute nécessité, être constitués et fonctionner d'une façon permanente, d'abord pour l'étude, la préparation et l'exécution des projets d'endiguement, d'irrigation et de drainage, et ensuite pour l'entretien des ouvrages ainsi que pour la réglementation et la surveillance de l'usage des eaux dans le but d'éviter le désordre et le gaspillage.

5° *Section de l'urbanisme et de l'habitation coloniale.* (*Présidence de* M. GASTON TRÉLAT, *architecte, directeur de l'École spéciale d'architecture*).

Le Congrès de l'outillage colonial,

Considérant que les conditions climatologiques sont les premières dont il y a lieu de tenir compte dans tout ce qui a trait à l'habitation coloniale ;

Considérant que la formation des agglomérations nouvelles est déterminée par l'établissement et le développement des grandes voies de communication, leurs points d'origine, de croisement et d'aboutissement ;

Considérant que l'habitation de l'européen aux colonies doit présenter, en raison du climat débilitant, plus de confort que celle dont il jouirait dans son pays d'origine et que l'orientation et les dispositions de cette habitation sont variables suivant la climatologie du lieu où elle est construite ;

Considérant que l'approvisionnement en eau potable, l'élimination des déchets, la protection contre les éléments pathogènes de toute nature, sont d'un intérêt capital aux colonies, et que le confort qui en résulte est pour le colon un facteur essentiel de son moral comme de sa santé;

Considérant enfin, qu'il n'y a aucune humanité sans art;

Émet le vœu :

Que le dispositif des agglomérations réponde aux caractères essentiels des régions où elles doivent se développer, notamment aux différentes latitudes et altitudes sous lesquelles elles sont établies suivant les données d'un schéma arrêté, pour chaque colonie, par les services compétents ;

Que la réglementation des services de voirie et d'hygiène soit prévue et imposée pour toute agglomération qui doit naître de la création d'une voie de communication nouvelle et que, pour les agglomérations déjà existantes, cette réglementation soit progressivement établie ;

Que l'utilisation des ressources et des procédés locaux semble indiquée de préférence, mais qu'il y a souvent — et à moins

d'indications contraires — intérêt au point de vue de la conservation à employer comme matériaux le fer, le ciment, ou d'autres procédés nouveaux quand leur prix de revient n'est pas trop élevé ;

Que l'indigène, aussi bien que le colon, soient attachés à la maison qu'ils habitent en lui donnant sans cesse tous les perfectionnements désirables au point de vue tant de l'hygiène que du confort, sans oublier toutefois l'action morale bienfaisante que la décoration ne peut manquer d'exercer.

## III. — *Vœux des Sections géographiques.*

1° *Section de l'Afrique occidentale française.* — L'Assemblée générale du Congrès de l'outillage,

A. — Adopte, dans son ensemble, la partie du programme législatif de mise en valeur des colonies, concernant l'Afrique occidentale française et le Togo, sous réserve,

Qu'il sera complété :

*a*) par les études du port en eau profonde de la Côte d'Ivoire,

*b*) par la voie ferrée qui, partant des environs de Mamou, doit desservir le Kissidougou et se relier plus tard à la ligne Dimbroko-Daloa-Man ;

Que le Gouvernement fasse étudier la possibilité, par application de l'accord franco-anglais de 1904, de relier le « Thiès-Kayes » à un port fluvial à obtenir sur la rivière Gambie.

B. — Estime :

*a*) Que le programme Sarraut doit être complété par l'inscription de l'ordre d'urgence des travaux à exécuter au cours des vingt années qui vont suivre, afin de comprendre lesdits travaux dans trois catégories faisant l'objet de trois étapes successives et ininterrompues, autant que le permettra la progression des ressources de l'Afrique occidentale française ;

*b*) Qu'il serait abusif et d'une mauvaise administration, étant donnés l'importance des budgets général et locaux et l'avoir des caisses de réserve, de demander à l'emprunt la totalité des ressources nécessaires, et d'engager ainsi lourdement l'avenir en ménageant arbitrairement les budgets actuels et prochains ; que certains des travaux inscrits au programme, par leur faible coût ou la possibilité de les échelonner sur un certain nombre d'exercices, peuvent parfaitement être exécutés sur les ressources annuelles des budgets général et locaux et au moyen de prélèvements sur les caisses de réserve ;

Adopte, sur ces derniers points de vue, les suggestions de l'Union coloniale telles qu'elles figurent au tableau dressé par la Section de l'Afrique occidentale française.

C. — Constate :

*a*) En ce qui concerne le réseau routier :

Que l'œuvre accomplie, qui a doté l'Afrique occidentale française de 15.000 kilomètres de bonnes pistes praticables à l'auto pendant la majeure partie de l'année, et de quelques routes utilisables toute l'année, a sagement adapté les efforts et les dépenses aux objectifs à atteindre; et qu'il suffit d'améliorer graduellement, au moyen des ressources locales, les voies actuelles en les dotant seulement, en recourant si nécessaire à l'emprunt, d'ouvrages d'art définitifs ;

*b*) En ce qui concerne les câbles sous-marins :

Que l'outillage actuel est suffisant et que l'effort doit porter surtout sur la télégraphie sans fil ;

*c*) En ce qui concerne la télégraphie sans fil :

Qu'il convient de pousser activement l'organisation complémentaire du réseau actuel ;

*d*) En ce qui concerne les réseaux télégraphiques :

Que l'effort accompli, déjà très remarquable, peut se borner à la rectification des lignes existantes, à la substitution, aux appuis naturels ou en bois, d'appuis métalliques, et enfin à l'extension progressive des réseaux,

*e*) En ce qui concerne l'aviation :

Sans se prononcer d'ores et déjà sur les services qu'elle pourra rendre au point de vue commercial, il faut cependant compléter l'organisation actuelle, susceptible de rendre des services au point de vue militaire (maintien de la paix publique), administratif (voyages rapides), sanitaire (évacuation de blessés ou malades), ainsi que pour l'établissement de la carte de l'Afrique occidentale.

2° *Section de l'Afrique équatoriale française.* — L'Assemblée générale du Congrès de l'outillage,

A. — Adopte, dans son ensemble, la partie du programme législatif de mise en valeur des colonies concernant l'Afrique équatoriale ;

Elle exprime toutefois le regret que l'administration locale n'ait pas cru devoir lui communiquer les rapports établis par le lieutenant Lafargue et le lieutenant Colomb concernant le point le plus favorable pour l'établissement d'un port sur la côte du Gabon et le tracé des voies ferrées le plus facile à

exécuter, ce qui l'empêche d'apprécier les opinions diverses exprimées au sujet de l'établissement de la future voie de Brazzaville à la côte ;

B. — Appelle l'attention de l'administration locale sur l'intérêt que présentent les travaux d'aménagement et de nettoyage des rivières et la multiplication des pistes routières en Afrique équatoriale française. Elle estime qu'un crédit important devrait être affecté à ces travaux et que ce crédit devrait rester intangible. La liste des travaux à exécuter et leur degré d'urgence devraient être examinés et arrêtés par une commission permanente aux travaux de laquelle seraient admis des délégués des colons ayant voix délibérative ;

C. — En ce qui concerne spécialement le Cameroun, adopte dans son ensemble, la partie du programme législatif qui s'y rapporte et, en outre, émet le vœu que ce programme soit réalisé le plus rapidement possible et comprenne la construction d'un embranchement reliant le chemin de fer central au bief navigable du Nyong ;

D. — Considérant que les services maritimes existant entre la France et l'Afrique équatoriale française sont actuellement suffisants,

Émet le vœu que, pour développer le trafic dans ces colonies :

*a*) Les Sociétés d'armement perfectionnent leur organisation d'agences, de cabotage et de débarquement et donnent la plus grande souplesse possible à leurs services,

*b*) Que soit étendue dans la plus grande mesure possible la construction des wharfs, afin de permettre le débarquement en bloc des marchandises qui seront ainsi triées à terre et livrées à quai.

3° *Section de l'Indochine.* — L'Assemblée générale du Congrès de l'outillage économique des colonies, réunie à Marseille le 7 juillet 1922, se plaçant uniquement au point de vue économique, les considérations militaires et politiques étant exclusivement du ressort de l'Etat souverain,

Approuve, sous réserves des observations formulées par les sections techniques et géographiques, la partie du programme du Gouvernement relative à l'Indochine française, comme répondant aux intérêts généraux de l'Union indochinoise, aux aspirations des populations de celle-ci, aux vœux du monde colonial et notamment des corps élus de l'Indochine et comme assurant la continuité et la cohérence d'une bonne politique de mise en valeur de notre domaine colonial,

Vu l'avis des sections compétentes,

Soumet aux Pouvoirs publics les considérations suivantes:

A. — *Réalisation.* — *a*) Qu'il soit établi, pour l'exécution simultanée des travaux prévus, un ordre d'urgence déterminé:

1° par la nécessité de satisfaire aux besoins immédiats de la population indigène, en s'attachant d'abord à mettre à l'abri de la disette, par des travaux d'hydraulique agricole, les régions qui y sont exposées et en dotant de voies de communications artificielles les parties du territoire où n'existe encore aucune voie de communication naturelle,

2° par le rendement financier probable des travaux,

3° par les besoins de la métropole en produits complémentaires,

4° par la nécessité d'établir des relations avec les pays circonvoisins;

*b*) Qu'il soit tenu compte pour la fixation des délais d'exécution, non seulement des possibilités financières, mais aussi des ressources en personnel technique, en main-d'œuvre et en matériel;

*c*) Qu'il soit établi d'après le caractère des ouvrages à exécuter une distinction entre les travaux suivant que le coût en sera prélevé sur les fonds d'emprunt métropolitain, ou bien sur les ressources garanties par l'Union indochinoise, ressources dont une partie peut être demandée aux provinces, aux communes, aux collectivités restreintes analogues aux associations syndicales inspirées de notre législation métropolitaine, enfin aux sociétés privées ou aux particuliers;

*d*) Que soit instituée dans le cadre de la loi une procédure permettant de modifier par la suite le classement par ordre d'urgence si des circonstances imprévues l'exigent.

B. — *Durée.* — S'agissant du programme envisagé dans toute son ampleur et son application intégrale, la durée d'exécution semble devoir s'échelonner sur une période plus longue que celle qui est prévue.

C. — *Répartition des fonds nécessaires à l'exécution du programme.* — Sans qu'il soit possible au Congrès d'évaluer d'une manière précise l'importance des sommes qui doivent être affectées à l'outillage économique de l'Indochine, on peut exprimer l'avis qu'une proportion des fonds disponibles devrait être dès à présent envisagée comme susceptible d'être appliquée aux trois catégories de travaux prévus.

D. — *Ordre d'urgence préconisé.* — L'échelonnement ci-dessous des travaux proposés par les sections compétentes, nous a paru devoir être présenté comme formant une première tranche du programme général concernant l'Indochine.

a) *Tonkin.* — Protection du delta contre les inondations. Travaux d'hydraulique agricole. Amélioration du port de Haïphong.

b) *Annam.* — Travaux d'hydraulique agricole. Chemins de fer de Tourane à Nha-Trang. Chemin de fer de Xong-Gom au Lang-Bian. Aménagement des ports côtiers secondaires pour favoriser et suivre le développement de l'arrière-pays. Meilleure utilisation de la baie profonde de Cam-Ranh.

c) *Cochinchine.* — Travaux d'hydraulique agricole dans la région du Transbassac et de la Plaine des Joncs. Amélioration du port de Saïgon-Cholon. Chemin de fer de Saïgon à Phnom-Penh et vers Battambang. Chemin de fer de l'ouest de la Cochinchine, vers Baclieu.

d) *Cambodge.* — Etude et exécution des travaux d'hydraulique agricole.

e) *Laos.* — Etude de la ligne de Tan-Ap à Thak-kek.

f) *Région minière du Tonkin.* — Construction d'un chemin de fer à voie de 0 m. 60 entre Cao-Bang et Na-Cham par That-Khé. Construction d'un canal de navigation et d'irrigation entre Thai Nguyen et Phu-Lang-Thuong pour desservir la région des mines de Lang-Hit et de Phan-Mé et irriguer une grande superficie du terrain propre à l'agriculture.

En ce qui concerne particulièrement les chemins de fer :

Etant donné que le programme des travaux de M. le Ministre des Colonies pour la construction des chemins de fer dans l'Indochine tend, dans son ensemble, à mettre comme il est désirable cette colonie au niveau des pays voisins au point de vue de l'extension du réseau ferré et de son rapport avec le chiffre de la population,

Émet le vœu que ce programme soit réalisé le plus rapidement possible.

La Section émet également le vœu : que dans les solutions adoptées pour la construction des deux lignes de Baclieu et vers Battambang, la navigabilité du Mékong vers Phnom-Penh soit sauvegardée.

E. — *Services maritimes de l'Indochine.* — En ce qui concerne les services maritimes de l'Indochine, la Section « Indochine », du Congrès de l'outillage colonial.

Considérant l'intérêt national qui s'attache à ce que les relations maritimes avec notre grande possession asiatique soient assurées d'une manière fréquente, régulière et avec des navires modernes,

Reconnaissant les pertes exceptionnelles subies pendant la guerre par la Compagnie des Messageries maritimes et par

les Chargeurs réunis, mais s'appuyant sur la loi promulguée le 26 juillet 1921, pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France et l'Extrême Orient,

Constatant que cette loi n'est pas encore entièrement appliquée,

Estimant que la solution qui consiste à se borner à faire toucher à Haïphong les paquebots de la ligne Chine-Japon ne saurait se prolonger sans inconvénients pour la colonie,

Reprenant les vœux émis récemment et avec insistance par les principales Chambres de Commerce de la colonie, par l'Institut colonial français et par la section des transports maritimes du Conseil supérieur des colonies,

Notant les différentes interventions, restées sans résultat positif jusqu'à ce jour, de plusieurs groupements coloniaux et corps élus auprès des Pouvoirs publics,

Considérant que la Compagnie des Chargeurs réunis et la Société contractuelle des Messageries maritimes sont prêtes à assurer incessamment le service prévu au cahier des charges,

Émet les vœux :

1° Que la première ligne Marseille-Haïphong, dont l'exploitation est confiée à la Société des services contractuels des Messageries maritimes, soit exploitée dans les conditions prévues au cahier des charges, et ce, dans le plus bref délai ;

2° Que le deuxième service reliant les trois pays d'Indochine à la Métropole, tel qu'il est défini à l'article 3 de la Convention du 29 décembre 1920, soit créé *le plus tôt possible* afin de permettre aux deux compagnies (Services contractuels des Messageries maritimes et Chargeurs réunis) d'assurer un départ de Marseille pour Saïgon chaque semaine.

L'exploitation de ce second service serait confiée aux Chargeurs réunis ou à une société filiale créée ou à créer par cette compagnie.

F. — *Continuité d'exécution et application des crédits.* — Il est bien entendu que l'exécution de cette première tranche de travaux devra être poursuivie sans interruption ; qu'il importe que la loi à intervenir fixe dans deux chapitres distincts le montant des crédits affectés d'une part aux chemins de fer et aux ports, d'autre part aux travaux d'hydraulique agricole, tout virement devant être expressément subordonné à une disposition législative.

4° *Section de Madagascar.* — Le Congrès de l'outillage,

Considérant que le programme de travaux publics arrêté

par l'administration de Madagascar a été soigneusement étudié,

Qu'il a été discuté et approuvé par les représentants des différentes régions de l'île, réunis en Congrès à Tananarive en 1919 et en 1921,

Qu'il correspond dans son ensemble aux besoins de la colonie,

Que l'exécution des travaux prévus doit augmenter considérablement les revenus du pays par une plus grande exploitation de ses ressources,

Émet les vœux ci-après :

Que ce programme soit réalisé dans le plus bref délai possible ;

Que l'Administration étudie au plus tôt les meilleurs moyens de faciliter cette réalisation ;

Qu'il soit envisagé, notamment, de faire appel au concours de sociétés financières, ou de travaux publics auxquelles il serait assuré un intérêt, suivant des modalités à déterminer, d'accord avec ces sociétés ;

Que l'exécution de ces grands travaux soit échelonnée et les chantiers répartis de telle façon que les prélèvements de travailleurs ne privent pas les entreprises locales, agricoles, industrielles ou minières de la main-d'œuvre qui leur est indispensable ;

Que le Parlement et le Département des Colonies accordent la plus grande confiance et la plus large initiative à l'Administration de Madagascar, pour la réalisation rapide de ce programme, qui a été soigneusement établi et sérieusement discuté.

L'Assemblée approuve, à l'unanimité, les vœux ci-dessus. Toutefois, elle estime que le programme ne devrait pas être considéré comme strictement limitatif ; certains travaux dont l'utilité paraît incontestable ne sont pas mentionnés dans ce programme ; l'aménagement de grandes voies navigables semble s'imposer ; il peut être utile aussi de relier le centre de Madagascar à l'ouest, face à l'Afrique du Sud. Ce sont des questions qui paraissent devoir être envisagées et qui sont susceptibles d'être comprises dans un programme de travaux à longue échéance.

Enfin, tenant compte des observations qui ont été présentées à la Section technique des chemins de fer, — notamment dans le rapport de M. Constantin, — l'Assemblée estime qu'il y a lieu d'attirer l'attention de la colonie sur les avantages

qu'il y aurait à remplacer les voies de 0 m. 60 dont l'établissement a été prévu par des voies de 1 mètre qui sont plus durables et dont le rendement est bien supérieur. La voie de 1 mètre devrait être seule adoptée pour toutes les lignes susceptibles de se raccorder avec celles existant déjà, comme cela paraît être le cas pour celle de Marovoay à Mampikony.

L'Assemblée constate avec satisfaction que la colonie paraît disposée à faire appel aux initiatives privées, qui lui permettraient de commencer l'exécution de ses travaux, sans attendre le concours de l'Etat.

Pour terminer, la Section de Madagascar, se reportant aux déclarations faites par M. le Ministre des Colonies à la séance inaugurale du Congrès, a le plaisir de constater que ces déclarations concordent en tous points avec le programme arrêté par tous ceux qui s'intéressent à Madagascar, et émet le vœu que le Parlement vote au plus tôt la loi nécessaire pour la réalisation de ce programme.

5° *Section des vieilles colonies françaises.* — L'Assemblée générale du Congrès de l'outillage des colonies, considérant que, en ce qui concerne le groupe des vieilles colonies françaises, le projet de loi élaboré par le Gouvernement répond à l'intérêt général et aux desiderata des corps élus et des populations intéressées,

Approuve, sous la réserve de légères modifications, l'ensemble du programme actuellement soumis au Parlement et insiste sur l'urgence de sa mise à exécution,

Adopte l'ordre d'urgence ci-après des travaux envisagés par les sections compétentes du Congrès :

A. — Martinique. — Aménagement du port de Fort-de-France. Construction de phares et modernisation du balisage des côtes. Étude des services d'hydravions.

Il serait désirable que la colonie se mît en rapport avec le Sous-Secrétariat d'État de l'Aéronautique en vue de l'obtention des primes. Les services d'hydravions ne sont pas compris dans le programme de la mise en valeur des colonies françaises.

B. — Guadeloupe. — Amélioration du port de La Pointe-à-Pître. C'est le seul travail d'utilité publique prévu pour cette colonie dans le programme établi par le Gouvernement.

Le Congrès estime que l'outillage de la colonie devrait être ainsi complété :

*a*) Amélioration du réseau des routes coloniales. L'entretien de ce réseau de 366 kilomètres de développement est rendu très onéreux par les conditions climatologiques du pays, par

a nature défectueuse des matériaux et par les profils accidenés de la région montagneuse de l'île. Un rechargement généal s'impose sur presque toute la longueur du réseau.

*b*) Amélioration du réseau des chemins vicinaux. Le déveoppement des chemins vicinaux et de grande communication tteint 595 kilomètres. L'état de délabrement dans lequel se rouve le réseau routier paralyse le transport des produits du ol. D'importantes réfections de chaussées et le remplacement l'ouvrages provisoires en bois par des ouvrages d'art définiifs s'imposent.

*c*) Voies de pénétration dans la région Sous-le-Vent. Les rois communes situées sous la côte ouest ne sont desservies ue par la mer et par la route coloniale n° 2 qui est encore à 'état de sentier muletier sur 50 kilomètres environ. Il conient d'améliorer les voies de pénétration dans cette région ertile de la colonie.

*d*) Assainissement des centres urbains et amélioration des analisations les plus importantes.

C. — Guyane. — *a*) Terminaison de la route de Cayenne à aint-Laurent ; *b*) Établissement de la route de Cayenne à 'Oyapoc ; *c*) Chemin de fer sur route entre Cayenne et Kouou ; *d*) Amélioration du port de Cayenne ; *e*) Extension de 'action de la Compagnie aérienne des transports guyanais, our permettre le ravitaillement des placers, le transport de 'or et du balata.

D. — Réunion. — *a*) Chemin de fer et port de la Réunion; enforcement de la voie de chemin de fer et des ouvrages l'art ; fourniture de matériel de traction et de matériel rouant complémentaires; *b*) Amélioration des installations et de 'outillage du port de la Pointe des Galets; *c*) Amélioration du éseau routier ; *d*) Prolongement du chemin de fer de Saint-Pierre; *e*) Utilisation des chutes d'eau.

E. — Inde française. — *a*) Amélioration des ports de Ponichéry et de Karikal; *b*) Travaux d'irrigation (certains districts e Pondichéry et réfection des trois barrages de Karikal).

F. — Saint-Pierre et Miquelon. — Le programme soumis u Parlement comprend l'amélioration et l'aménagement du ort de Saint-Pierre et la construction d'un appontement à Miquelon.

Il n'est pas douteux qu'il réponde aux préoccupations d'aveir de la colonie, mais est-il possible, en l'état, de trouver la omme nécessaire ?

Dans ces conditions, le Congrès estime que, pour arriver à ne réalisation prochaine, il serait à propos d'envisager un pro-

gramme plus modeste avec la garantie de l'État et à l'aide des crédits attribués à la Marine Marchande.

Ce programme se résume ainsi :

1° Remise en bon état du bassin actuel du Barachois, en lui donnant une profondeur suffisante ;

2° Réparation des cales ;

3° Réparation de l'Ile-aux-Moules, la construction de la digue enracinée de la Pointe-aux-Canons et aboutissant à la Pointe-au-Fanal devant être réalisée plus tard.

4° Travaux divers (agrandissement du slip Lefèvre, qui serait doté d'ateliers de réparations, en subventionnant des entreprises privées ; réfection de l'apportement de l'Ile-aux-Chiens ; construction de deux appontements permettant d'accoster à Miquelon, à l'un ou l'autre ouvrage, suivant la direction des vents).

G. — Nouvelle-Calédonie. — *a*) Amélioration du port de Nouméa ; *b*) Dragage du chenal de la Pointe-Lambert à Nouméa ; *c*) Appontements et magasins aux escales ; *d*) Dragage et éclairage des rivières et chenaux ; *e*) Amélioration du réseau routier ; *f*) Création de chemins d'accès des centres à la mer.

H. — Établissements français de l'Océanie. — *a*) Améliorations à effectuer d'extrême urgence au port de Papeete ; *b*) Éclairage et balisage des côtes (construction de phares sur la route de Papeete à travers les Touamotou).

I. — Côte française des Somalis. — Création à Djibouti d'un port d'escale.

## Section II

## VŒUX ÉMIS PAR LES CHAMBRES DE COMMERCE

### I. — *Chambre de Commerce de Paris (22 février 1922). Rapport de* M. Brizon

Messieurs,

Toutes les nations, en particulier celles qui ont souffert de la guerre, font les plus grands efforts pour restreindre leurs importations et, en améliorant leur balance commerciale, régulariser ou modifier favorablement leur change.

Aucune n'a plus de raison que la nôtre d'agir ainsi ; aucune n'en a peut-être davantage la possibilité.

Restreindre l'importation sans l'empêcher par des interdic-

tions ou par l'élévation des tarifs de douane qui peuvent toujours amener les représailles et tout en évitant de nuire à l'approvisionnement de l'industrie nationale, tel est le but que doit atteindre notre politique économique.

Ce résultat est à notre portée par la mise en valeur des colonies françaises qui peuvent nous procurer la plus grande partie des matières premières qui nous font défaut et que nous tirons actuellement de l'étranger, ce qui nous permettrait d'exercer ainsi une influence heureuse sur notre balance commerciale et, par surcroît, de nous affranchir de l'obligation de dépendre de l'étranger pour les matières premières nécessaires à l'activité de nos usines.

Pour cela, un plan d'ensemble doit être tracé et, parce que portant sur une longue période d'années, être exécuté avec esprit de suite et sans défaillance.

C'est ce qu'a compris et remarquablement fait ressortir M. Sarraut, Ministre des Colonies, dans son projet de loi sur la mise en valeur des colonies françaises.

Nous ne le suivrons pas dans son long exposé qui ne comprend pas moins de 366 pages, monument élevé à la gloire de notre France d'outre-mer, charte véritable de notre domaine colonial.

Au cours de cet important travail, le Ministre des Colonies enregistre sans hésitation les fautes commises et, tout en rendant hommage à l'œuvre si belle du passé, trace un plan nettement défini de mise en valeur de notre domaine colonial destiné à aboutir à un résultat décisif.

Il souligne la nécessité de coordonner les efforts en évitant les projets fragmentaires et divisés qui, dictés par des préoccupations locales, ayant le plus souvent un but individuel, ne concourent pas toujours au but général qui seul doit guider notre pays.

Pour souligner l'importance que peut avoir le développement de nos colonies, M. Sarraut fait justement ressortir que l'on peut, avec des moyens financiers moindres, obtenir des résultats économiques plus considérables aux colonies que dans la métropole car, ainsi qu'il l'indique, l'effort à faire pour obtenir une amélioration donnée est d'autant plus grand que l'on approche du maximum de rendement.

On ne peut que louer à la fois l'élévation de pensée qui a guidé M. Sarraut comme aussi la largeur de vues et la netteté du programme ainsi tracé.

Tout au plus, y a-t-il lieu de faire quelques réserves sur

une application trop stricte et trop rapide des méthodes métropolitaines, en particulier en matière d'instruction.

Après avoir dégagé les données générales du problème, le projet de loi étudie en détail les richesses de nos colonies et les compare à celles des autres pays, mettant en lumière leur immense réservoir, non seulement de produits, mais aussi de forces vives.

Il rappelle les pertes effrayantes que nous a causées la guerre, l'appui que nous ont apporté les colonies, celui que nous pouvons en attendre et qui doit nous permettre, dans l'avenir, de décharger d'autant la métropole, en répartissant sur 100 millions d'habitants l'effort militaire de notre pays.

Qu'il nous soit permis sur ce point quelques réserves sur les mécomptes qui pourraient résulter, non du patriotisme des troupes indigènes, mais de leur différence de mentalité et aussi de leur difficulté d'acclimatement.

Ainsi que M. Sarraut le précise, l'expansion coloniale française, bien qu'éparpillée sur toute la surface du globe, se concentre plus spécialement sur deux points : l'Afrique et l'Asie. Nos colonies, non compris l'Afrique du Nord qui jouit d'un statut spécial, couvrent une superficie de 9 millions de kilomètres carrés comprenant environ 40 millions 1/2 d'habitants. Le mouvement des importations a atteint pour 1919 le chiffre de 1.519 millions de francs et celui des exportations 2.161 millions de francs. La superficie de notre domaine colonial est donc égale à 18 fois 1/2 celle de la métropole, sa population est déjà supérieure à celle de la mère-patrie et son commerce représente environ le 1/10 du commerce de la France. C'est, ajoute-t-il, « un champ immense qui s'ouvre à notre activité et dont nous avons insuffisamment poussé l'exploitation ; si on le compare aux différents empires coloniaux des grandes nations, on voit que la France se classe au second rang avec un vaste et riche domaine dont elle peut être fière. Mais la constitution de notre domaine colonial étant un fait relativement récent, nous n'avons pas eu le temps de concevoir encore, pour l'organisation de sa mise en valeur, de larges plans et de vastes desseins ».

Les efforts qu'on a déjà faits pour exploiter ces territoires ne sont cependant pas à dédaigner ; mais l'heure est venue de les intensifier. C'est dans le domaine de l'outillage économique et de l'exploitation des richesses matérielles que la tâche la plus grande reste à faire. Par contre, la comparaison est favorable s'il s'agit d'envisager la mise en valeur de la richesse humaine et de mesurer l'initiative généreuse que notre pays, fidèle à sa

tradition civilisatrice, a consacrée à l'amélioration physique et morale des races placées sous son autorité.

Les principaux buts à atteindre au point de vue matériel sont : le développement des moyens de production, l'aménagement de l'outillage des ports, l'amélioration des voies de communication, soit fluviales, soit par routes, soit par voies ferrées.

Les travaux d'assainissement et d'adduction d'eau n'ont point été oubliés dans le projet : l'hygiène de nos colonies est un des éléments de succès ainsi que l'assistance médicale.

M. Sarraut trace également un vaste projet pour le développement et l'enseignement de la langue française et pour tout ce qui concerne l'instruction et l'éducation des indigènes. Il ne se dissimule pas que ce point doit être l'objet d'une prudente attention et nous ne saurions, à cet égard, que faire les plus expresses réserves.

Il précise, en particulier, que le « progrès de l'instruction doit éviter un double écueil : l'insuffisance de l'enseignement qui ne satisferait pas les besoins légitimes d'une élite et la formation de déclassés dont un semblant de culture ne ferait qu'exciter les orgueilleuses prétentions ».

Il croit cependant « qu'un Gouvernement est plus exposé aux désordres au milieu d'une population ignorante que lorsqu'il a affaire à un peuple rendu capable par l'instruction de discerner entre les excitations de fanatiques irréfléchis et les conseils de représentants éclairés ». Mais il y a la période intermédiaire et c'est celle-là qui est véritablement dangereuse.

« Le grand défaut a été, ainsi qu'il le fait remarquer, de n'avoir point établi jusqu'à ce jour de programme général. Les colonies doivent, chacune, rassembler leurs moyens d'action au lieu de les « égailler » et les appliquer sur la production intensive des trois ou quatre denrées ou matières premières qu'elles sont le plus aptes à fournir.

L'Afrique occidentale, sur les graines oléagineuses, le bois, le coton et le cacao ; l'Afrique équatoriale, sur les oléagineux aussi et les bois ; l'Indochine, sur le coton, le riz, le caoutchouc, la soie et les minerais ; Madagascar, sur les viandes, les minerais et les farineux ; les Antilles, sur les sucres et les cafés.

Seul, un labeur d'ensemble ainsi ordonné et distribué pourra produire « l'effet de masse » susceptible, dans un délai relativement court, d'influer heureusement sur l'approvisionnement du marché français et la situation de ses changes. »

Ce résultat serait, du reste, obtenu même si l'accroissement de production des colonies trouvait ses débouchés à l'extérieur. La répercussion sur le change serait alors indirecte, mais abou-

tirait en fait au même résultat. Elle enrichirait néanmoins l'ensemble de la collectivité française, métropole et colonies.

Il va sans dire que la colonisation privée restera toujours libre de porter ses soins et ses préférences où il lui plaira ou sur la production qu'elle choisira, à ses risques et périls.

Ainsi, et comme premier élément d'une meilleure méthode de colonisation, s'impose d'abord la division du travail dans l'ensemble des colonies.

« Dans l'ensemble, le programme présenté a sélectionné et visé les centres principaux de production des matières et des denrées nécessaires à la métropole et ces centres, une fois reconnus », le programme se propose :

1° De créer d'abord, condition première de tous les efforts, les voies d'accès nécessaires vers les centres de production et leur liaison par voie ferrée avec les ports d'embarquement ;

2° D'outiller ces ports de façon à favoriser les mouvements d'un trafic maritime important ;

3° D'augmenter la productivité annuelle des régions envisagées, les étendues exploitées, mises en culture, la quantité de produit, la valeur et la variété de ce que peuvent fournir le sol et le sous-sol, soit par les moyens de l'irrigation, soit par la culture mécanique, soit par les ressources de l'exploitation scientifique.

Ce programme, adopté selon les prévisions du Ministère des Colonies, doit lier l'avenir pour une durée assez longue de dix à quinze ans pendant laquelle, ayant la force impérative d'une loi, il ne pourra être modifié ou bouleversé à tout instant, au gré de l'instabilité d'autorités gouvernementales successives.

C'est à la suite d'une vaste enquête, faite sur l'ordre du Ministère des Colonies, par les soins de l'autorité locale, dans chaque groupe de colonies, étudiée et mise au point par les services techniques du Ministère et revisée à nouveau par des commissions instituées à cet effet que ce programme a été établi. Il apparaît, dans ces conditions, que, grâce à cette succession d'études et de revisions, il doit avoir serré d'aussi près que possible la réalité des choses et répondre exactement aux vues qui en ont inspiré l'établissement.

La question financière n'est point examinée dans le projet et il est spécifié qu'elle fera l'objet d'un projet de loi spécial. M. Sarraut se défend du reste de chiffrer le coût de l'exécution de son programme dont l'ordre de grandeur est estimé cependant par lui aux environs de 4 milliards.

Sans vouloir anticiper sur les solutions financières qui viendront à leur heure, il tient seulement à préciser que les colo-

nies doivent renoncer à soumettre le développement de leur outillage économique au régime débile et lent des « petits paquets » et, à cette occasion, il expose les considérations qui doivent les guider, rappelant à nouveau qu'il y aura lieu, le moment venu, de concilier la nécessité d'aller vite et de réaliser puissamment avec la capacité des moyens réels dont peuvent disposer les colonies et la métropole.

Ainsi que nous le disons plus haut, le projet ne fait aucune allusion à la question financière; mais nous croyons savoir que le Ministère des Finances ne s'en est point désintéressé et a étudié les moyens de réaliser par une combinaison financière analogue à celle du Crédit National, non seulement le programme du Ministre des Colonies, mais aussi celui du Ministre des Travaux publics, qui ont effectué, l'un et l'autre, des dépôts de projets de grands travaux.

Quoiqu'il en soit, le Gouvernement devant exposer ses vues dans un second projet de loi, il y a lieu, pour le moment, de nous borner à la question du principe même des travaux de mise en valeur des colonies, le seul dont il soit fait état actuellement.

La Chambre de Commerce de Paris ne peut qu'approuver entièrement les motifs qui ont guidé M. Sarraut dans le dépôt de ce projet de loi ; elle ne peut aussi qu'espérer que cette question vitale pour notre pays recevra une solution rapide et favorable.

Il va sans dire que l'exécution du programme doit s'inspirer d'une prudence particulière dans la situation financière actuelle de notre pays ; mais il n'y a pas lieu d'hésiter, pensons-nous, à entrer dans cette voie si les sacrifices à faire doivent correspondre à bref délai à la possibilité pour la France de se passer du concours de l'étranger.

Dans ces conditions, notre Commission d'exportation croit devoir vous proposer d'émettre le vœu suivant :

Considérant qu'il importe, dans le but de rétablir notre balance commerciale et, par voie de conséquence, améliorer notre change et assainir notre situation financière, de recourir le plus possible aux produits de nos colonies ;

Considérant en outre qu'il est utile d'affranchir dans la plus large mesure, notre industrie nationale de l'obligation de dépendre de l'étranger pour les matières premières nécessaires à son activité ;

Considérant que la mise en valeur de notre domaine colonial peut aboutir rapidement à ce double résultat ;

Rendant hommage aux pensées élevées qui ont dicté le

projet de loi de M. Sarraut, comme aussi à l'effort que représente l'établissement de ce projet, charte véritable de notre domaine colonial,

Émet le vœu :

Que le projet de loi de M. Sarraut soit le plus tôt possible mis en discussion et qu'une suite favorable lui soit réservée.

II. — *Chambre de Commerce de Roanne* (*2 mars 1922*).

La Chambre de Commerce de Roanne,

Considérant qu'il importe, pour rétablir notre balance commerciale et, par voie de conséquence, améliorer notre change et assainir notre situation financière, de recourir le plus tôt possible aux produits de nos colonies ;

Considérant en outre qu'il est utile d'affranchir, dans la plus large mesure, notre industrie nationale de l'obligation de dépendre de l'étranger pour les matières premières nécessaires à son activité ;

Considérant que la mise en valeur de notre domaine colonial peut aboutir rapidement à ce double de résultat ;

Rendant hommage aux pensées élevées qui ont dicté le projet de loi de M. Sarraut, comme aussi à l'effort que représente l'établissement de ce projet, charte véritable de notre domaine colonial,

Émet le vœu à l'unanimité :

Que le projet de loi de M. Sarraut, Ministre des Colonies, déposé le 12 avril 1921, soit le plus tôt possible mis en discussion et qu'une suite favorable lui soit réservée.

III. — *Chambre de Commerce de Lyon* (*27 avril 1922*).
*Rapport de* M. Terrail.

L'heureuse formule du général Mangin : « La France est une nation de 100 millions d'habitants » est aujourd'hui dans toutes les mémoires. On pourrait, sans exagération, la compléter ainsi : « La France est un pays de 11 millions de kilomètres carrés. » Nous possédons, en effet, un domaine colonial dont la superficie égale vingt fois celle de la mère-patrie ; il s'étend sous toutes les latitudes, possède tous les climats ; son sol, son sous-sol et l'immense développement de ses côtes poissonneuses

peuvent fournir à la métropole les productions les plus abondantes et les plus variées. C'est un magnifique jardin qui n'a besoin que d'être cultivé, mis en valeur, doté de l'outillage économique capable de lui faire donner le maximum de rendement pour le plus grand profit de la nation et des sujets indigènes.

Notre distingué Ministre des Colonies, M. Albert Sarraut accompagne d'un remarquable rapport le projet de loi qu'il a présenté aux Chambres, le 12 avril 1921, pour la fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises. Il y passe en revue les ressources exploitées ou latentes de notre domaine colonial; fait ressortir avec franchise, mais sans critique injuste pour le rôle souvent difficile de ses prédécesseurs, l'insuffisance de l'effort accompli et la pauvreté des résultats obtenus jusqu'ici; rend évidente la nécessité d'une organisation rationnelle et méthodique, qui nous permettra de tirer un jour de nos colonies toutes les richesses qu'elles sont susceptibles de nous donner et dont l'espoir a soutenu le courage et la foi patriotique des grands Français qui ont attaché leur nom à notre œuvre coloniale.

L'insuffisance des progrès accomplis tient à plusieurs causes signalées dans le rapport de M. Sarraut et dont les principales sont : la constitution relativement récente de notre grand domaine colonial; la parcimonie des ressources accordées par le Parlement pour sa mise en valeur ; l'éparpillement de l'effort provenant de l'absence d'un programme général de travaux; le défaut de méthode et d'esprit de suite, et surtout d'indifférence, quand ce n'était pas l'hostilité, témoigné par la masse du public à toutes les questions coloniales.

L'expérience a fait justice des méthodes surannées : la guerre mondiale a révélé à la nation française l'importance et l'efficacité de l'aide que nous pouvons attendre de nos colonies en cas de conflit armé ; et depuis l'armistice on s'est rendu compte chez nous du rôle puissant que peut et doit remplir notre domaine colonial dans l'œuvre difficile et délicate de la reconstruction nationale.

Au cours de la dernière guerre, les colonies françaises ont donné à la défense de la patrie commune 535.000 combattants sans compter 310.000 travailleurs indigènes qui ont accompli dans nos usines de guerre, dans nos parcs de génie, dans nos services de ravitaillement, etc., des besognes utiles. Les souscriptions de nos colonies aux emprunts de guerre ont atteint l'imposant total de plus de 600 millions de francs sans parler de la contribution coloniale aux œuvres d'assistance de

toutes sortes qui s'est chiffrée par centaines de millions. Enfin pendant la période la plus critique et en pleine guerre sous-marine, nous avons pu faire venir de nos colonies, pour le ravitaillement de l'armée et de la nation, 2 millions 1/2 de tonnes de produits de première nécessité.

Cette collaboration généreuse de nos colonies à la défense de la mère-patrie a nettement démontré aux adversaires les plus irréductibles de notre politique coloniale, que la métropole et les colonies sont aujourd'hui unies par des liens indissolubles ne formant plus qu'un bloc cimenté par l'affection mutuelle autant que par l'intérêt commun.

Cette union plus intime nous impose de nouveaux devoirs à l'égard des populations indigènes. M. Albert Sarraut les met en lumière dans son rapport et n'oublie pas, dans le projet de loi présenté, de faire une large part, à côté de la « valeur économique » de la France coloniale, à ce qu'il qualifie fort justement de « valeur humaine ».

L'éducation des races primitives qui peuplent certaines régions de nos colonies, le perfectionnement de celles ayant déjà atteint un certain stade d'évolution, l'organisation de l'hygiène, la lutte contre les maladies spécifiques qui déciment les populations coloniales, en un mot tout ce qui peut améliorer les races d'hommes dont nous nous sommes fait les tuteurs est soigneusement étudié. A la politique « d'exploitation intensive » des colonies, condamnée par l'expérience et par la morale, le projet de M. Sarraut veut substituer la politique « d'association », pensée généreuse dictée non par une vague idéologie sentimentale, mais par une préoccupation éminemment pratique, par des raisons très nettes de politique réalisatrice. Améliorer une race, la perfectionner moralement et intellectuellement, la soustraire aux influences morbides du milieu, c'est multiplier sa valeur de rendement, augmenter sa résistance, la rendre plus prolifique ; c'est, par conséquent, l'attacher davantage au sol dont elle tire sa subsistance et lui permettre, par la diminution de la mortalité et l'accroissement du nombre des naissances, de tirer un meilleur parti des ressources naturelles du pays.

Toutefois ce but ne peut être complètement atteint qu'en dotant les colonies d'un outillage économique complet et moderne ; en multipliant les voies d'accès de l'intérieur du pays vers la mer, par la création de voies ferrées, de routes, l'aménagement des fleuves navigables ; en assurant la sécurité des communications maritimes par l'éclairage et le balisage des côtes, l'approfondissement et l'agrandissement des ports, en

intensifiant les communications avec la métropole par la régularisation des services maritimes, l'immersion de câbles, l'installation de lignes télégraphiques et de postes de radio-télégraphie.

Le projet de loi prévoit un ensemble de grands travaux à effectuer dans chaque partie de notre domaine colonial et assure à l'œuvre à entreprendre la continuité de vues et d'action, la soustrait aux caprices de la politique et de l'instabilité ministérielle par l'article 2 du projet qui stipule que « les travaux énumérés au programme ci-dessus seront, dans chaque colonie ou groupe de colonies et protectorats, entrepris suivant l'ordre fixé pour chaque catégorie d'ouvrages », et que « toute modification au dit programme devra être approuvée par une loi ».

Le projet envisage aussi le développement de l'agriculture et la création aux colonies d'une industrie de première transformation des produits du sol et du sous-sol, par d'importants travaux d'irrigation, des aménagements de chutes d'eau, etc.

Nous ne pouvons passer sous silence l'idée dominante, le but essentiel du projet de M. Sarraut : « Fournir, dans le moindre délai, aux besoins de la vie nationale, la plus grande somme de produits principaux qu'elle réclame », et pour cela « établir entre les colonies productrices la discipline d'une division méthodique du travail ».

Tout est à lire et à méditer dans le savant rapport du Ministre des Colonies ; nous avons dû nous borner à en extraire les idées directrices, mais nous ne pouvons résister au désir de citer ces lignes judicieuses relatives à la division du travail appliquée à la production coloniale :

« Que chacune ait sa tâche, son lot de création, sa fourniture, « sa commande ». La nature, le climat, la constitution du sol et du sous-sol, la tradition indigène ont prédestiné chacune d'elles à des productions ou à des cultures « favorites », sur l'augmentation desquelles il convient maintenant de concentrer l'effort majeur. Il ne faut plus de ces coquetteries, de ces accès d'amour-propre qui ont éparpillé leur labeur respectif et leurs crédits budgétaires sur une infinité d'expériences et d'essais destinés à prouver qu'elles pouvaient, chacune, tout produire, et à enfler sans cesse la nomenclature orgueilleuse des catalogues d'exposition. Assez de « tours de force » et de colonisation en jardinets. Nos colonies doivent être des « centres de production », non plus des « musées d'échantillons ».

M. Sarraut se propose enfin de faire largement appel à l'aide scientifique pour la mise en valeur méthodique des colonies, de mettre de l'ordre dans les études entreprises, de ne pas

laisser s'enfouir dans les archives de son ministère des travaux souvent précieux et ainsi rendus inutiles.

« Les archives coloniales, écrit-il, sont des cimetières où s'est enfouie une richesse énorme et disparate. Des travaux admirables sont ainsi demeurés stériles ; des études de la plus haute valeur ont passé inaperçues ; des expériences ou des découvertes précieuses sont restées inutilisées. Et sans cesse, dans l'ignorance des essais de leurs précurseurs, des chercheurs ont recommencé, ici et là, de longues tâches déjà remplies, aggravant la rançon de temps et d'argent payée sans retour au désordre de l'investigation. »

La Chambre de Commerce de Lyon, qui a toujours été à la tête du mouvement colonial, ne peut rester indifférente à un programme de travaux si complet et méthodique et dont le besoin se faisait depuis longtemps sentir. La nécessité de cette coordination d'efforts est plus impérieuse encore au lendemain de la guerre, au moment où les barrières protectionnistes s'élèvent au seuil de tous les pays producteurs et où le problème de ravitaillement en matières premières de l'industrie nationale se pose avec plus d'acuité que jamais.

Nous devons y adhérer sans restrictions. Ces mesures, si elles sont adoptées, ne peuvent que faciliter l'essor de nos colonies, puisqu'elles augmentent les possibilités de pénétration et de transport.

Mais on peut faire mieux encore, et nous voudrions voir développer les relations commerciales entre la métropole et les colonies. Elles progressent trop lentement. D'une part, les colonies n'achètent pas à la France une part suffisante des marchandises qu'elles consomment ; de l'autre, nous ne nous adressons pas à elles autant que nous devrions le faire pour notre ravitaillement en matières premières et en denrées alimentaires. Nous avons là un marché qui compte plus de 40 millions de consommateurs et des territoires immenses, riches de toutes les productions naturelles. Nous n'en tirons pas le parti que nous pourrions.

Quelles sont les causes de cette abstention ? A notre avis elles résident surtout dans l'insuffisance des contacts entre nos commerçants et nos colonies. Les seules relations qui existent sont pour ainsi dire des relations officielles, administratives, centralisées d'une part au Ministère des Colonies, de l'autre au siège des divers Gouvernements généraux. Mais les contacts purement commerciaux entre le producteur et le consommateur sont trop rares. Or, le commerçant français qui, par tempérament, n'est pas porté à courir les risques de l'exportation

dans des pays qu'il ignore, ne cherche pas à faire l'effort nécessaire pour se documenter auprès de l'administration compétente. C'est ainsi qu'il continue une politique d'abstention, contraire aux intérêts généraux du pays.

Puisque nos commerçants ne vont pas à nos colonies, il faudrait renverser les rôles et que nos colonies puissent en quelque sorte aller à eux individuellement, pour leur expliquer, avec preuves à l'appui, les possibilités de faire avec elles un négoce fructueux. Les Chambres de Commerce, tout au moins les plus importantes, sont capables de jouer ce rôle et nous semblent parfaitement qualifiées pour établir ce contact régulier et permanent dont la nécessité nous apparaît comme évidente. J'ajouterai qu'à Lyon nous en avons l'expérience, grâce à l'Office du Maroc créé en 1919, par le Résident général d'accord avec la Chambre de Commerce, qui fonctionne sous notre direction et sous le patronage de la Résidence.

Cet Office vit en liaison étroite avec le Protectorat d'une part et la Chambre de Commerce de l'autre. De la Résidence générale il reçoit la documentation touchant la colonisation, l'agriculture, le commerce, l'industrie, etc. Il se trouve donc en mesure de fournir à ses visiteurs et ses correspondants des renseignements aussi exacts et complets que possible.

En même temps il bénéficie du patronage et de la direction de la Chambre de Commerce, qui l'a introduit et guidé dans les milieux industriels et commerciaux de la région.

L'Office fonctionne d'une manière toute commerciale. Il joue le rôle à la fois d'une agence d'informations et d'un représentant de commerce. Comme nous l'avons dit, il s'agit pour lui de faciliter les contacts entre les Français et les Marocains qui ont intérêt à nouer des relations d'affaires. Pour réaliser ce programme, il a cherché à renseigner les exportateurs français sur les goûts et les besoins d'un marché, qu'ils ignoraient à peu près complètement. Le meilleur moyen pour cela est de leur soumettre les échantillons des divers articles qui sont au Maroc d'une vente courante. C'est ce qui a été fait, grâce à des visites poursuivies par le directeur de l'Office dans tous les centres industriels de la région. Inversement, il adresse aux Offices économiques marocains les échantillons de notre production qui sont présentés à la clientèle locale, de manière à lui donner l'idée d'acheter ces articles.

Enfin il a un rôle particulièrement utile, en renseignant les intéressés sur les méthodes commerciales en usage au Maroc, afin de leur éviter tout déboire dans leurs relations avec la clientèle indigène.

Dans ces conditions, il a déjà rendu des services très importants en contribuant à grossir le courant commercial qui produit dans les deux sens un échange actif de marchandises, contribuant ainsi à enrichir à la fois la région lyonnaise et le Maroc.

Il n'est pas douteux que des organismes analogues, créés pour chacune de nos grandes colonies, n'arrivent rapidement à rendre les mêmes services.

Nous vous proposons, en conséquence, de soutenir énergiquement le projet ministériel par l'adoption du vœu suivant.

La Chambre de Commerce de Lyon :

Considérant que la reconstruction nationale, au lendemain de la guerre, ne peut être réalisée qu'avec l'aide de nos colonies, source inépuisable des produits nécessaires au ravitaillement de notre industrie ;

Considérant qu'il est aussi illogique que dangereux pour notre indépendance nationale de demander à l'étranger les produits alimentaires et les matières premières que nous pouvons trouver chez nous ;

Considérant que, seule, la mise en valeur rapide et méthodique de notre domaine colonial peut affranchir notre industrie de la tutelle étrangère ;

Considérant, en outre, que la création d'organes de propagande et de liaison aiderait puissamment à l'intensification des échanges entre la métropole et les colonies ;

Adhérant sans réserve aux idées généreuses de M. Sarraut sur les devoirs de la France envers ses sujets coloniaux,

Émet le vœu :

Que le projet de loi déposé par le Ministre des Colonies vienne en discussion dans le plus bref délai possible et qu'il obtienne un vote favorable des Chambres ;

Que ce projet soit complété par la création, auprès des Chambres de commerce les plus importantes de notre pays, d'Offices coloniaux établissant entre les producteurs français et nos colonies, un contact commercial aussi direct et étroit que possible.

IV. — *Chambre de Commerce de Saint-Nazaire (4 mai 1922). Rapport de* M. Brichaux.

Messieurs,

M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, a soumis, le 12 avril 1921, aux délibérations de la Chambre des Députés,

un projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises.

Nous avons pris connaissance de ce projet qui envisage, tant au point de vue économique que politique, moral et budgétaire, les meilleurs moyens de tirer parti de nos colonies, en vue d'améliorer notre change et notre situation financière et faire que, sous le rapport des matières premières, notre pays jouisse de plus en plus de la plus large autonomie.

Il serait trop long d'analyser même succinctement le projet, mais il ressort de l'étude documentée à laquelle s'est livré, souvent sur place, M. le Ministre des Colonies, que rien n'est laissé au hasard et que pour chacune de nos colonies, qui sont étudiées séparément et avec soin, les propositions formulées par M. Albert Sarraut sont des propositions pratiques dont la réalisation immédiate, très possible, donnerait les meilleurs résultats.

Nous approuvons donc pleinement le projet de loi de M. le Ministre des Colonies, et nous sommes d'avis qu'il soit voté le plus tôt possible.

C'est pourquoi nous nous proposons d'émettre le vœu suivant :

Considérant qu'il importe, dans le but de rétablir notre balance commerciale et, par voie de conséquence, améliorer notre change et assainir notre situation financière, de recourir le plus possible aux produits de nos colonies ;

Considérant, en outre, qu'il est utile d'affranchir dans la plus large mesure, notre industrie nationale de l'obligation de dépendre de l'étranger pour les matières premières nécessaires à son activité;

Considérant que la mise en valeur de notre domaine colonial peut aboutir rapidement à ce double résultat ;

Rendant hommage aux pensées élevées qui ont dicté le projet de loi de M. Sarraut, comme aussi à l'effort que représente l'établissement de ce projet, charte véritable de notre domaine colonial.

Émet le vœu :

Que le projet de loi de M. Sarraut soit le plus tôt possible mis en discussion et qu'une suite favorable lui soit réservée.

V. — *Chambre de Commerce de Nîmes (17 mai 1922).*

Dans sa séance du 27 avril 1922, la Chambre de Commerce de Lyon, après avoir étudié le projet de loi du 12 avril 1921,

pour la fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, a émis le vœu suivant :

Que le projet de loi déposé par le Ministre des Colonies vienne en discussion dans le plus bref délai possible et qu'il obtienne un vote favorable des Chambres.

Que ce projet soit complété par la création, auprès des Chambres de commerce les plus importantes de notre pays, d'Offices coloniaux établissant entre les producteurs français et nos colonies un contact commercial aussi direct et étroit que possible.

La Chambre de Commerce de Nîmes s'associe à ce vœu.

VI. — *Chambre de Commerce de Bordeaux (24 mai 1922). Rapport de* M. Maurel.

Messieurs,

J'ai l'honneur de rendre compte à la Chambre de l'étude qu'elle a bien voulu me confier du projet de loi déposé sur le bureau du Parlement par M. Sarraut, Ministre des Colonies, fixant un programme général de mise en valeur de nos possessions coloniales.

Je vais m'efforcer de faire ressortir, aussi exactement que possible, les caractères particuliers et la portée de ce projet de loi en l'analysant rapidement.

Il s'agit, en réalité, d'un travail considérable dont l'exposé des motifs présente dans l'un de ses chapitres, qui n'est pas le moins intéressant, un inventaire général et mis à jour de notre domaine colonial au triple point de vue de sa situation politique, économique et sociale.

Cela fait, et pour mieux faire saisir l'importance réelle de cet empire d'outre-mer, notamment en ce qui concerne les ressources que nous pouvons en espérer, un autre chapitre en établit la comparaison avec les autres domaines coloniaux du monde.

A la suite de cet exposé magistral, après un aperçu historique de notre œuvre coloniale jusqu'à l'heure du déchaînement de la guerre mondiale, l'auteur du projet de loi explique la nécessité du changement de méthodes qui s'impose désormais pour mener à bien la grande tâche qui reste à accomplir pour la mise en valeur de nos colonies.

Une telle œuvre s'accommoderait mal, en effet, des procédés qui ont été suivis dans le passé où l'on travaillait d'après

les nécessités les plus impérieuses du moment, sans aucun plan d'ensemble préalablement coordonné et mûrement étudié.

D'autre part, lorsqu'on parvenait à édifier, d'une manière à peu près définitive, certains projets de travaux publics, par exemple, il advenait qu'un changement dans le haut personnel administratif de la colonie intéressée amenait des modifications dans les conceptions qui avaient inspiré les projets antérieurement envisagés. Le temps passait, des études nouvelles s'instituaient, et les travaux ne s'exécutaient pas.

Il apparaît donc indispensable d'établir tout d'abord un programme logique et parfaitement défini, soit des grands travaux publics, soit des organisations qu'il y a lieu de constituer ou de développer, et dont l'exécution pourra s'étendre sur une période d'une quinzaine d'années environ, puis de consacrer définitivement ce programme par une loi qui le rende obligatoire.

Il est bien entendu, toutefois, que cette obligation ne vise que les travaux pour l'exécution desquels le concours financier de la métropole sera nécessaire. Les gouvernements coloniaux garderont désormais toute liberté pour les entreprises dont les dépenses pourront être couvertes par les budgets locaux, et cela sans même avoir à en demander d'autorisation au Ministre des Colonies.

Soulignons, en passant, ces deux innovations très heureuses apportées à l'état de choses antérieur.

Le projet de loi s'inspire aussi de deux préoccupations qui présentent la plus haute importance au point de vue pratique. La première consiste dans une application raisonnée de la division du travail entre chacune de nos diverses colonies, en vue des facilités à apporter au développement des productions spéciales pour lesquelles le climat, la nature de son sol, et les traditions de ses populations les désignent plus spécialement.

La seconde concerne la fixation judicieuse non seulement de l'ordre d'urgence absolu en ce qui concerne les colonies intéressées des grands travaux publics ou des organisations dont il y a lieu de les doter, mais aussi de l'ordre d'urgence relatif de ces travaux par rapport aux grandes entreprises métropolitaines qui s'imposent parallèlement.

Les raisons développées sur ce point dans l'exposé des motifs me paraissent très fortes et parfaitement déduites.

Je dois vous signaler aussi cette particularité du projet de loi que la recherche des moyens financiers d'exécution des travaux dont il fixe la nomenclature en est, quant à présent, volontairement et systématiquement exclue. Les circonstances

me paraissent la justifier. Le passage suivant de l'exposé des motifs traitant de cette question vous fera certainement partager son impression. (Citation p. 180 de l'exposé des motifs du projet de loi).

Enfin, l'auteur du projet de loi ne manque point de faire connaître les précautions minutieuses dont il s'est entouré pour parvenir à la détermination du programme des travaux ou des œuvres intéressant chacune de nos colonies.

Les gouvernements locaux ont été invités à formuler leurs points de vue après consultations préalables, non seulement des Chambres de commerce, mais aussi de commissions spéciales groupant les personnalités les plus qualifiées pour émettre des avis éclairés sur les solutions à apporter aux divers problèmes qui se posaient.

Ce sont les résultats des enquêtes et des études préparatoires ainsi conduites dans toutes les parties de notre domaine colonial que consacre le projet de loi Sarraut.

Ce n'est point, comme vous le pensez, sur ces programmes détaillés de travaux intéressant chacune de nos colonies prise en particulier que notre Chambre de Commerce peut être appelée à émettre un avis: elle sortirait ainsi du cadre de ses attributions et de sa compétence. Mais il lui appartient, au contraire, de formuler sa pensée sur les idées directrices et les méthodes dont s'inspire le projet de loi que nous examinons. A cet égard, je n'hésite point à considérer qu'il doit rencontrer votre unanime approbation.

Cependant, vous me permettrez de formuler quelques observations d'ordre général dont certaines, tout en visant plus spécialement, je le reconnais, notre grand domaine de l'Afrique occidentale, peuvent, je crois, s'appliquer aussi à plusieurs autres de nos colonies.

Le programme des grands travaux publics envisagés pour l'Afrique occidentale française est évidemment conçu dans la pensée de favoriser un développement important des productions agricoles du pays en permettant l'extension des zones actuelles de culture grâce à l'amélioration des moyens de transports. Mais ce développement escompté de la production agricole suppose nécessairement la préexistence d'une main-d'œuvre suffisante pour assurer les travaux des champs.

A l'heure actuelle, cette main-d'œuvre supplémentaire n'existe pas.

Sans doute, les races qui peuplent ces pays sont naturellement prolifiques ; malheureusement, les épidémies et une mortalité infantile effrayante, contre lesquelles nous n'avons

été que très insuffisamment armés jusqu'ici, empêchent d'espérer un prompt remède à la situation actuelle.

D'autre part, l'exposé des motifs du projet de loi n'omet pas de rappeler la nécessité qui nous est imposée de nous préoccuper plus encore que par le passé des besoins de notre défense nationale et d'un recrutement annuel indispensable de 100.000 hommes (pour l'Afrique occidentale seulement) à partir de 1925.

Sans m'appesantir sur l'évidente opposition de ces exigences parallèles (recrutement pour nos armées et constitution d'une main-d'œuvre supplémentaire importante en vue de développement des productions du pays), qu'il me soit permis, du moins, de constater que l'accroissement rapide de la population ne peut nous en apparaître que plus indispensable encore.

En Afrique occidentale, tout au moins, la solution de cette grave question doit donc primer toutes les autres, l'œuvre d'hygiène et d'assistance médicale s'y impose de toute urgence.

Dans un autre ordre d'idées, mais qui découle directement de ce qui précède, il me paraît utile, pour s'épargner des déceptions, d'appeler l'attention sur les conséquences qu'entraînera, pour les budgets coloniaux, l'effort de plus en plus grand qui leur sera demandé pour alléger d'autant les charges militaires des budgets de la métropole. Je vous ai signalé tout à l'heure, l'innovation heureuse que consacrait le projet de loi et grâce à laquelle nos colonies pourraient désormais entreprendre, sans l'autorisation préalable du ministère, les travaux urgents dont elles seraient susceptibles de couvrir elles-mêmes les dépenses. N'est-il pas à craindre que cette éventualité, si souhaitable à tous les points de vue, ne sorte jamais du domaine de la théorie pure si les disponibilités possibles des budgets locaux sont absorbées d'avance par les charges d'ordre militaire qui leur seront imposées?

Je vous demande aussi la permission de formuler une autre observation dont on ne saurait trop souligner l'importance et que je regrette, pour ma part, de n'avoir pas trouvée suffisamment mise en lumière au cours de l'exposé des motifs du projet de loi.

La gestion d'un domaine colonial de 9 millions de kilomètres carrés, peuplé de 40 millions d'habitants (défalcation faite des pays de protectorat et de nos départements de l'Afrique du Nord), représente une opération considérable pour notre pays et risque même de lui coûter fort cher si l'on ne réussit pas à en obtenir tous les fruits qu'on est en droit d'en espérer. Sans doute, notre Département des Colonies travaille aussi

efficacement qu'il le peut à la bonne direction de ce vaste domaine, mais une telle œuvre déborde très largement le cadre trop étroit de ce ministère qui ne doit plus être considéré comme un compartiment étanche de notre organisme gouvernemental.

A la France, grand pays colonial, il faut une politique économique coloniale vraiment nationale.

Sans cette politique indispensable, l'immense effort auquel nous convie le projet de loi Sarraut sera condamné à demeurer stérile et les 4 milliards environ estimés nécessaires à l'exécution du programme de mise en valeur envisagé seront inutilement dépensés.

Car ce programme ne saurait être considéré comme une œuvre d'ordre particulier. Il se lie et s'enchaîne étroitement à notre politique économique générale : les accroissements possibles de nos productions coloniales ne pourront nous être d'aucun profit sérieux si nous ne disposons pas d'une marine marchande suffisante pour transporter ces produits dans la métropole.

D'autre part, l'existence indispensable de cette marine marchande suppose à son tour la présence d'une marine militaire capable d'assurer la protection de nos bases et de nos lignes de communication.

Il faut aussi que notre législation métropolitaine, et tout particulièrement notre législation fiscale, ne soit plus élaborée dans l'ignorance systématique des dispositions de même ordre qui sont appliquées dans nos colonies, sous peine de placer notre commerce colonial dans une situation d'infériorité irrémédiable vis-à-vis de ses concurrents étrangers par suite de la superposition des taxes frappant deux, trois et quatre fois le même produit.

Les considérations générales qui précèdent me paraissent dominer de haut le programme de mise en valeur de notre domaine colonial et je souhaiterais les voir se dégager clairement du débat approfondi qui ne pourra manquer de s'instituer devant le Parlement à l'occasion de la discussion du projet de loi Sarraut.

L'œuvre de mise en valeur de nos colonies s'impose de toute évidence pour aider au relèvement même de notre pays si profondément atteint par la guerre. Elle doit donc être considérée par tous comme une œuvre d'intérêt national au premier chef.

Que notre Ministère des Colonies ne demeure donc plus comme dans le passé isolé pour l'accomplissement de la tâche

immense qui lui incombe et qu'il soit assuré désormais du concours permanent et agissant des autres Départements ministériels chargés de la direction et de la protection de notre activité économique générale : Commerce, Finances, Marine, Marine marchande et Travaux publics.

Après un échange d'observations auquel prennent part, notamment, MM. Buhan, Maurel et M. le Président,

La Chambre de Commerce de Bordeaux, adoptant les considérations développées dans le rapport qui précède, prend la délibération suivante :

Considérant le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, déposé au nom de M. Alexandre Millerand, Président de la République, par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, sur le bureau de la Chambre des Députés, le 12 avril 1921 ;

Considérant qu'étant donnés l'extension des tendances protectionnistes dans le monde et le développement des industries de transformation dans les pays étrangers qui s'approvisionnaient autrefois de produits fabriqués en France, il est nécessaire d'assurer à l'industrie nationale, dans nos colonies, des débouchés qui deviendront d'autant plus considérables que ces colonies seront plus riches et que leur activité économique s'accroîtra plus rapidement ;

Qu'il y a pour le pays, en particulier au point de vue de la reconstitution de ses finances, un intérêt de premier ordre à tirer le parti maximum de nos ressources coloniales, afin d'éviter de payer à l'étranger pour l'achat des matières premières indispensables à notre industrie, un tribut que la situation actuelle des changes rend particulièrement onéreux ;

Que ces buts ne pourront être atteints que par la mise en valeur méthodique et aussi rapide que possible de notre domaine colonial ;

Considérant que cette mise en valeur ne pourra porter tous ses fruits que si nos colonies disposent d'une main-d'œuvre de plus en plus abondante et ne voient pas leurs budgets locaux surchargés de dépenses d'ordre politique susceptibles de retarder ou d'entraver l'exécution des travaux publics nécessaires à leur mise en valeur ;

Que, pour tirer le parti maximum des ressources de son empire colonial, la France doit être pourvue d'une marine marchande qui lui permette d'assurer, sous pavillon national, ses échanges avec ses possessions lointaines et les rapports de celles-ci avec l'étranger ;

Que, pour faciliter le développement économique de nos

colonies, il y a un intérêt de premier ordre à ne pas placer les négociants ou industriels français qui y font des affaires dans une situation plus défavorable que celle réservée à leurs concurrents étrangers ; qu'en particulier, il y a lieu de se procurer des superpositions de taxes fiscales, qui peuvent être la conséquence d'une absence de coordination entre les législations métropolitaine et coloniale ;

Considérant, enfin, qu'un programme comme celui qui est exposé dans le projet de loi déposé par M. Sarraut, ne peut se développer normalement que s'il reste fixé dans le cadre initialement prévu, à l'abri des modifications que pourrait y apporter le Parlement au cours de législatures successives ;

Émet le vœu :

Que le Parlement discute sans retard et adopte sans modifications essentielles le projet de loi déposé par le Ministre des Colonies pour la mise en valeur des colonies françaises ;

Que, cependant, les Chambres veuillent bien tenir compte que les travaux projetés ne suffiraient pas à assurer cette mise en valeur, si des mesures n'étaient pas prises pour assurer aux industries et exploitations locales une main-d'œuvre de plus en plus abondante ;

Qu'à ce point de vue, il soit tenu compte, dans notre législation métropolitaine, que les possibilités maxima de recrutement dans quelques parties de notre empire d'outre-mer ne sont pas loin d'être atteintes et que des charges militaires trop lourdes pesant sur la population indigène seraient susceptibles d'entraver le développement économique de ces possessions ;

Qu'il soit pris également en considération, que des dépenses d'ordre militaire susceptibles d'imposer aux budgets locaux des sacrifices excessifs pourraient empêcher certaines de nos colonies d'entreprendre les travaux publics prévus au programme, dans les limites où elles ont l'initiative de le faire ;

Que notre législation tienne compte, à l'avenir, pour les maisons françaises travaillant à la fois en France et dans nos colonies, des charges fiscales imposées par ces derniers, afin d'éviter qu'elles ne se trouvent placées dans une situation d'infériorité manifeste par rapport aux firmes étrangères ;

Que des mesures soient prises pour qu'une marine marchande battant pavillon français, et outillée pour suffire aux besoins de mouvement économique de notre empire d'outre-mer, soit reconstituée et développée en vue d'éviter le lourd tribut que nos produits coloniaux payent actuellement aux pavillons étrangers ;

Qu'enfin, le projet de loi présenté par le Ministre des Colonies soit considéré, désormais, par les législatures futures comme un programme qu'il y a lieu de respecter, au moins dans ses grandes lignes, et qui lie non seulement l'administration métropolitaine, mais les administrations coloniales locales, lorsqu'elles ont à envisager les utilisations des crédits dont elles peuvent disposer pour leurs travaux publics.

### VII. — *Chambre de Commerce de Lille* (*3 juin 1922*). *Rapport de* M. Descamps.

M. Sarraut, Ministre des Colonies, a soumis à la Chambre des Députés un projet de loi, portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, à propos duquel l'avis de notre Compagnie est demandé.

Ce projet comporte un exposé des motifs très étendu, très étudié, et constitue une étude des plus remarquables sur l'immense domaine colonial français. Il envisage et dresse un vaste programme de travaux publics, d'outillage économique et d'œuvres sociales à réaliser en Afrique Occidentale, en Afrique Equatoriale, au Cameroun, en Indochine, à Madagascar, à la Côte française des Somalis, à la Réunion, dans l'Inde française, à Saint-Pierre et Miquelon, à la Martinique, à la Guadeloupe, à la Guyane, en Nouvelle-Calédonie et dans les Etablissements français de l'Océanie. Ce programme vise non seulement l'amélioration et l'extension des ports, la création et le développement des voies ferrées, l'aménagement des voies d'eau, les travaux d'irrigation et d'outillage, l'éclairage et le balisage des côtes, la construction de bâtiments administratifs, mais aussi les communications télégraphiques, l'hygiène publique et l'assainissement, l'assistance médicale et même l'enseignement.

Il a donc un double but : développer les richesses matérielles des colonies et poursuivre l'œuvre de civilisation entreprise par la France parmi ses sujets et protégés indigènes, en vue de permettre à la mère-patrie de demander à ses colonies et à ses protectorats des hommes pour son armée, des réssources pour alléger ses charges budgétaires, des matières et des produits pour son industrie, son commerce, son alimentation et ses échanges.

Notre domaine colonial offre des moyens en quelque sorte illimités de force industrielle et commerciale ; il produit ou pourrait produire, à de rares exceptions près, toutes les matières premières pour lesquelles nous sommes tributaires de

l'étranger et cela dans une mesure considérable. M. Rondet-Saint, directeur de la Ligue maritime et coloniale, a pu dire qu'à la base de notre renaissance économique se trouve la mise en valeur intégrale de nos colonies.

Si les progrès accomplis jusqu'à aujourd'hui sont demeurés insuffisamment productifs, c'est parce qu'il a d'abord fallu conquérir les colonies, pour la plupart récemment acquises à la France ; que le Parlement a été très parcimonieux dans le vote des crédits ; qu'aucune vue d'ensemble n'a présidé à leur utilisation et que les efforts ont été dispersés sans méthode et sans esprit de suite ; et qu'enfin l'opinion française s'en est désintéressée, si bien que les grandes banques ont draîné les capitaux français vers tous les pays du monde au lieu de diriger l'épargne nationale vers nos possessions extra-européennes.

Aussi, M. Sarraut déclare-t-il que la France doit avoir une politique coloniale claire et précise, en vue d'aboutir, par la substitution d'une méthode d'action générale et réalisatrice à des directions incertaines et isolées, à l'organisation du plein rendement du patrimoine colonial, sous un commandement unique, qui guidera et ordonnera l'effort robuste, permanent et résolu, destiné à procurer le maximum de résultats utiles.

Il faut abandonner définitivement l'ancienne tradition de centralisation et d'assimilation, qui tendait à introduire les institutions de la métropole, à unifier le personnel des fonctionnaires, de façon à former de toutes les colonies une masse homogène, soumise à un régime uniforme, malgré l'éloignement et la diversité des conditions.

Ce que préconise M. Sarraut, c'est une politique de collaboration ou d'association, qui se propose, suivant le mot de Waldeck-Rousseau, d'amener les indigènes « à évoluer non dans notre civilisation, mais dans la leur ».

Cette politique est basée sur l'idée de décentralisation, qui doit accorder aux gouvernements de nos grandes possessions une plus large autonomie administrative et financière, un pouvoir d'initiative et d'action plus étendu, ayant pour contrepoids, à côté d'un contrôle fortement assuré, l'existence d'organismes locaux de représentation où des mandataires français indigènes pourront dans des assemblées, mixtes ou distinctes, mieux exercer leurs attributions de collaboration active et féconde.

Il faut considérer les colonies non comme des marchés, mais comme des entités vivantes et leurs habitants non pas comme une foule anonyme et servile, mais comme des hommes, non

comme des troupeaux, mais comme des âmes. L'antique doctrine du pacte colonial, d'après laquelle les colonies ne doivent exister que pour la métropole, aboutit à la servitude des populations et à la ruine des territoires ; la colonisation doit être conçue pour l'avantage et le bien des deux parties. La France se doit de secourir, de guider et d'accroître la valeur d'humanité des races protégées ; c'est d'ailleurs son intérêt bien compris.

Les voies et moyens financiers susceptibles de permettre l'exécution de ce vaste programme ne sont point incorporés au projet de loi ; il a paru plus judicieux d'en faire l'objet d'un projet spécial qui déterminera ultérieurement les modalités financières, telles qu'emprunts des colonies, subventions de l'Etat, concessions à des entreprises privées, institution nationale d'un Crédit colonial.

M. Sarraut reconnaît d'ailleurs, à très juste titre, que les travaux coloniaux doivent céder le pas tout d'abord à la réfection des usines et des houillères des régions dévastées dont le rétablissement est non seulement un devoir très hautement impérieux, mais doit accroître en outre la production métropolitaine et réduire les importations.

Ce qu'il désire dès maintenant, c'est établir un plan de mise en valeur coloniale, à qui l'approbation du Parlement conférera la plus haute garantie d'autorité et de stabilité.

Il semble que la Chambre de Commerce de Lille ne peut que s'associer aux vues générales de M. le Ministre des Colonies, et à sa double préoccupation d'accomplir une œuvre généreuse de civilisation, en même temps qu'une entreprise économique pratiquement conçue.

En ce qui concerne la première de ces tâches, il n'est peut-être pas inutile de souhaiter que le Gouvernement renonce à envoyer aux colonies le rebut des fonctionnaires, dont le contact n'est pas fait pour rehausser notre prestige ni pour accroître notre autorité ; et qu'il s'attache à favoriser les efforts des missionnaires français qui, par leur action continue, bienfaitrice et désintéressée, excellent à attacher à la France les populations bénéficiaires de leur apostolat.

Quant à l'utilisation rationnelle des colonies, notre Compagnie ne peut qu'applaudir à l'idée dominante de M. Sarraut : « Fournir dans le moindre délai, aux besoins de la vie nationale, la plus grande somme des produits principaux qu'elle réclame » et pour cela « établir entre les colonies productrices la discipline d'une division méthodique du travail ». C'est ainsi que nos colonies deviendront des « centres de production » et

ne demeureront pas des « musées d'échantillons ». Notre région du Nord notamment se félicitera de trouver aux colonies des produits alimentaires et les matières premières nécessaires à son industrie.

Il nous sera permis de remarquer en passant qu'il faudra se garder de nuire à l'industrie nationale, sous prétexte de favoriser la production coloniale. C'est ainsi que ce serait une méprise préjudiciable à nos industries et surtout à nos exportateurs que de frapper de droits de douane ou d'une taxe de contrôle à l'importation des matières premières provenant de l'étranger, et de réserver l'exemption de ces droits seulement à celles qui sont d'origine coloniale ; c'est aussi une erreur que de laisser introduire aux colonies les produits manufacturés étrangers sans les astreindre aux tarifs douaniers de la métropole.

Il appartiendra aussi au Gouvernement de développer la colonisation, en provoquant et en soutenant les initiatives personnelles, de renseigner et de documenter tous les intéressés et de fournir, à l'exemple des grandes nations colonisatrices, l'appui et l'autorité indispensables aux colons en vue d'aider à leur installation et à l'extension de leurs entreprises.

Sous le bénéfice de ces observations, nous proposons à la Chambre d'émettre le vœu :

Que le projet de loi sur la mise en valeur des colonies françaises soit discuté par le Parlement et qu'une suite favorable lui soit réservée.

### VIII. — *Chambre de Commerce de Tourcoing (13 juin 1922). Rapport de* M. Lorthiois.

Messieurs,

M. Albert Sarraut a déposé, le 12 avril 1921, un projet de loi tendant à fixer un programme général de la mise en valeur des colonies françaises.

L'exposé des motifs est entièrement fait de considérations fort judicieuses qui peuvent se résumer dans la formule suivante : « Sans songer à concentrer dans la métropole l'intégralité du commerce colonial en faisant violence à des courants qui sont établis suivant les règles inéluctables de la géographie, il n'est pas moins vrai qu'à l'heure présente et pendant la période de reconstitution qui suit la guerre, les colonies françaises doivent être des centres d'approvisionnement plus

spécialement indiqués aux besoins de la métropole et constituer, en outre, une sorte de réservoir où la France pourra puiser les moyens d'acquitter les achats qu'elle doit faire à l'étranger ».

Trop longtemps l'œuvre coloniale a été méconnue et délaissée. La France ne savait pas tirer parti des prodigieuses ressources de ses possessions d'outre-mer : l'apathie de la plupart des fonctionnaires coloniaux, l'absence de méthode et d'esprit de suite, l'indifférence du public brisaient tous les efforts tentés pour la mise en valeur des colonies.

La dernière guerre a suscité un revirement d'opinion en montrant d'une part l'importance et l'efficacité de l'aide en hommes et en marchandises qu'on peut attendre des colonies en cas de conflit armé, et, d'autre part, le rôle puissant que peut et doit remplir un domaine colonial dans l'œuvre délicate et difficile de reconstitution nationale.

C'est pourquoi M. Sarraut s'inspire pour la réalisation de son programme de deux facteurs importants : la « valeur économique » et la « valeur humaine », et il entend substituer à la politique surannée « d'exploitation intensive », la politique « d'association » tendant à améliorer les races autochtones, les perfectionner moralement et intellectuellement, de façon à les rattacher davantage au sol dont elles vivent et d'en tirer un meilleur parti des ressources naturelles.

Mais, comme on l'a fait judicieusement observer, l'action de l'Etat, pour utile, pour indispensable qu'elle soit, n'est pas suffisante pour atteindre le but si clairement défini par M. Sarraut. Il ne suffit pas, en effet, que nos colonies possèdent des moyens de transport, de la main-d'œuvre, des services agricoles de recherches, de renseignements et d'instruction pratiques, il faut encore que l'initiative privée s'exerce dans les domaines qui lui sont propres.

Sous ce rapport, Messieurs, notre Chambre de Commerce peut se rendre ce témoignage d'avoir déjà collaboré, dans sa sphère, à la mise en valeur du domaine colonial.

En 1912, sur l'initiative de notre excellent collègue, M. Henri Dewavrin, notre Compagnie votait un crédit de 10.000 francs pour l'étude d'un projet d'élevage du mouton à laine au Soudan.

La guerre a fatalement interrompu les recherches que nécessite l'élaboration d'un projet aussi complexe, mais, comme vous avez pu vous en convaincre, la question, sous la vive impulsion de son promoteur, entre maintenant dans la voie des réalisations.

Notre Chambre de Commerce a également donné une preuve de sa sollicitude pour les intérêts coloniaux en subventionnant aussi largement que ses ressources limitées le lui permettent, l'Association cotonnière coloniale.

Outre le souci que nous avons d'assurer pour l'avenir l'alimentation de nos usines en matières premières produites dans nos possessions, nous sommes convaincus que tout développement de la production coloniale doit avoir pour corollaire une augmentation de débouchés pour nos produits manufacturés.

« Les exportations des colonies vers la métropole commandent les exportations de la métropole vers les colonies, et c'est dans la mesure où la métropole sert de débouché aux produits coloniaux que les colonies servent de débouchés aux marchandises métropolitaines. »

C'est en s'inspirant de cette pensée que notre Compagnie, répondant à un questionnaire du Ministère du Commerce au sujet du régime douanier colonial, s'exprimait en ces termes :

« Sans nous attacher aux abstractions des formules, nous devons, à notre sens, viser au seul but pratique : tirer de nos colonies tout le parti que nous sommes en droit d'en attendre, au point de vue des débouchés pour les produits de la Métropole... Il est indispensable que les exceptions et dérogations au tarif métropolitain soient établies avec beaucoup de ménagements, afin d'éviter que des produits étrangers n'aillent concurrencer sur nos marchés coloniaux nos propres produits, ou que des marchandises étrangères ne soient importées en franchise, en France, sous le couvert des colonies. »

Nous n'avons pas aujourd'hui varié d'opinion sur ce point.

La Chambre de Commerce de Lyon a fait, de cette importante question de la mise en valeur de nos colonies, une étude très fouillée.

Nous en extrayons les passages suivants :

« D'une part, les colonies n'achètent pas à la France une part suffisante des marchandises qu'elles consomment ; de l'autre, nous ne nous adressons pas à elles autant que nous devrions le faire pour notre ravitaillement en matières premières et en denrées alimentaires... Puisque nos commerçants ne vont pas à nos colonies, il faudrait renverser les rôles et que nos colonies puissent en quelque sorte aller à eux individuellement, pour leur expliquer, avec preuves à l'appui, les possibilités de faire avec elles un négoce fructueux. Les Chambres de commerce sont capables de jouer ce rôle et nous

semblent parfaitement qualifiées pour établir ce contact régulier et permanent dont la nécessité nous paraît comme évidente. »

J'estime, Messieurs, que nous pouvons nous joindre à la Chambre de Commerce de Lyon pour soutenir le projet de loi de M. le Ministre des Colonies sous la réserve formulée plus haut concernant l'exportation des produits métropolitains.

Si tel est votre avis, nous vous proposons de prendre la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Tourcoing vu le projet de loi, déposé le 12 avril 1921, par M. Sarraut, Ministre des Colonies, relatif à la mise en valeur des colonies françaises,

Considérant que les ressources considérables qu'offrent nos possessions d'outre-mer en matières premières et en produits de ravitaillement sont susceptibles de nous affranchir de la tutelle étrangère ;

Considérant que ces colonies constituent d'autre part un sérieux débouché pour nos produits manufacturés ; qu'il importe, par conséquent, que les rapports économiques entre la Métropole et les Colonies soient établis de façon à ne pas favoriser l'introduction des produits étrangers au détriment des produits français ;

Émet le vœu que le Parlement discute le plus tôt possible le projet de loi déposé par M. le Ministre des Colonies.

IX. — *Chambre de Commerce de Saïgon (juillet 1922).*

La Chambre de Commerce de Saïgon,

Considérant que l'Indochine, tout en étant la plus prospère et la plus développée de nos colonies, aurait cependant le plus pressant besoin de compléter l'œuvre déjà réalisée par un ensemble de grands travaux publics, dont l'exécution permettrait l'utilisation normale d'immenses richesses naturelles encore inexploitées et l'apport à la métropole de nombreux produits nécessaires à son activité économique ;

Considérant qu'en ce qui concerne plus spécialement la Cochinchine, le programme à envisager comprendrait principalement :

1° L'aménagement du port maritime de Saïgon et du port fluvial de Cholon, réunis et fondus en un seul port, avec amélioration des voies d'accès de la mer à Saïgon, ainsi que du trajet de Cholon à Saïgon ;

2° L'extension et l'amélioration du réseau des voies d'eau

navigables (canaux intérieurs), afin de permettre aux colons l'accès de nouvelles terres cultivables;

3° L'achèvement du chemin de fer transindochinois, d'un intérêt politique et économique primordial, ainsi que l'extension du réseau local de la Cochinchine avec prolongement jusqu'à Phnom-Penh, Battambang et la frontière siamoise;

4° L'achèvement des grands travaux d'assainissement et d'hygiène : remblais, égouts, service des eaux, et la création d'hôpitaux avec installations complètes permettant de parer à l'insuffisance actuelle des moyens d'assistance médicale;

Considérant, d'autre part, que le programme en question est identique au programme d'ensemble, applicable à l'Indochine, mûrement élaboré et présenté d'une façon magistrale par M. le Ministre des Colonies, Albert Sarraut, dans l'exposé des motifs du projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, soumis au Parlement en avril 1921;

Considérant, enfin, que l'exécution de ce programme général de travaux est appelé à augmenter rapidement et dans de notables proportions, par la seule mise en œuvre de ses ressources naturelles, la richesse publique et privée de notre colonie;

Émet le vœu,

De voir aboutir dans le plus bref délai possible le vote par le Parlement du projet de loi de mise en valeur des colonies françaises, qui lui a été soumis en 1921, ainsi que le second projet de loi devant compléter le premier en déterminant les moyens financiers qui permettront d'engager les dépenses prévues pour l'exécution du programme des travaux envisagés.

X. — *Chambre de Commerce de Hanoï (2 août 1922).*

La Chambre de Commerce de Hanoï,

Considérant le projet de loi portant fixation d'un programme de mise en valeur des colonies françaises et notamment de l'Indochine, déposé par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, sur le bureau de la Chambre des députés le 12 avril 1922;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer à l'industrie française des débouchés qui deviendront d'autant plus considérables que nos colonies seront plus riches et que leur activité s'accroîtra plus rapidement;

Considérant qu'il y a pour la France un intérêt de premier ordre à tirer le maximum de ses ressources coloniales;

Considérant que ces buts ne pourront être atteints que par la mise en valeur méthodique et aussi rapide que possible de notre domaine colonial;

Considérant qu'un programme comme celui qui est exposé dans le projet de loi déposé par M. Sarraut ne peut se développer normalement que s'il reste fixé dans le cadre initialement prévu, à l'abri des modifications que pourrait y apporter le Parlement au cours des législatures successives;

Émet le vœu :

Que le Parlement discute sans retard et adopte sans modifications essentielles le projet de loi déposé par M. le Ministre des Colonies pour la mise en valeur des colonies françaises;

Que ce projet soit considéré désormais par les législatures futures comme un programme qu'il y a lieu de respecter, au moins dans ses grandes lignes, et qui lie non seulement l'Administration métropolitaine mais les Administrations locales, lorsque ces dernières ont à envisager l'utilisation des crédits dont elles disposent pour l'exécution de certains travaux publics leur incombant normalement.

XI. — *Chambre de Commerce de Haïphong (7 août 1922).*
*Rapport de* M. Paquin.

Le Président expose à la Chambre qu'un projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises a été déposé le 12 avril 1921, sur le bureau de la Chambre des députés, par M. le Ministre des Colonies Albert Sarraut.

La Chambre en a ordonné, le jour même, le renvoi à la Commission de l'Algérie, des Colonies et des Protectorats, qui n'a pas encore fait connaître son avis.

L'exposé des motifs a été publié, un certain temps après seulement, dans les documents parlementaires du *Journal Officiel* de France. Ce magistral exposé, qui ne comprend pas moins de quatre-vingt-dix pages de l'*Officiel*, est une étude très substantielle et très approfondie de la situation générale des diverses colonies françaises, de l'aide apportée par chacune d'elles à la Mère Patrie pendant la grande guerre, ainsi que des besoins qu'elles ont pour arriver à leur complet développement.

Parlant de l' « effort de guerre de la France coloniale » le Ministre a écrit ces phrases qui doivent être citées : « Ainsi, ces colonies, regardées longtemps avec insouciance comme le luxe onéreux, mais indispensable au prestige extérieur d'une grande nation, montraient d'une façon éclatante, au moment du péril, qu'elles pouvaient apporter un concours efficace à la défense de la Métropole. Ces militaires, que l'on croyait uniquement avides d'exploits et de faits d'armes personnels, ramenaient d'Afrique et d'Asie, au secours de la Patrie, des régiments entiers de troupes entraînées et disciplinées, et ces colons, amoureux de risque et de fortune rapide, approvisionnaient la France épuisée des denrées de tous les continents. Les colonies n'étaient donc plus simplement des contrées lointaines où se jouaient le rêve et la fantaisie des littérateurs : c'étaient des pays débordants d'une vie intense, riches en hommes, riches en matières premières, qui manifestaient leur vitalité à l'heure du plus grave danger. Par ces résultats positifs, l' « entreprise coloniale » montrait qu'elle « payait ».

Puis il ajoutait :

« Dès lors et chaque jour plus nombreux, les financiers, les industriels, les commerçants se sont tournés avec intérêt, après l'armistice, vers ces champs nouveaux, longtemps ignorés d'eux, qui s'offraient à leur activité au moment précis où d'autres se fermaient sur les ruines partielles de notre épargne. Et beaucoup ont considéré avec envie ceux qui, plus perspicaces, les avaient devancés sur la route de la colonisation. Ceux-ci étaient déjà nombreux. On ignore trop généralement, en France, le nombre et l'importance des établissements financiers et des maisons de commerce spécialisées dans les affaires coloniales. »

Après avoir décrit le domaine colonial français et l'avoir comparé avec les domaines coloniaux des autres nations, le Ministre fait l'exposé de la valeur économique de nos possessions ; il dresse l'inventaire détaillé de leurs ressources réciproques ; il énumère les grands travaux accomplis par leur outillage ; il donne le tableau des emprunts qu'elles ont souscrit.

Il conclut à la nécessité de nouvelles méthodes ; le système des petits paquets doit être abandonné car « il ne convient plus à l'effort de masse, prompt et puissant, qu'il faut porter sur la création du grand outillage économique, indispensable si l'on veut obtenir de robustes résultats dans un temps relativement court ».

Aussi, un programme général a-t-il été établi qui, loin de chercher à réaliser, si l'on peut ainsi dire, une « proportion-

nelle » de satisfactions locales, est dominé par l'idée de l'utilité générale, et le dessein d'obtenir, pour la force nationale, le plus grand profit de l'exécution des travaux qu'il envisage.

L'exposé des motifs fournit, sur chacun des articles de ce plan de campagne, tous les détails nécessaires, classés pour chaque colonie et par catégorie de travaux : ports, rivières, routes, voies ferrées, assainissement, irrigations, assistance médicale, enseignement, etc...

Ce programme a été, en finale, condensé dans le projet de loi en cinq articles qui a été déposé le 12 avril 1921 à la Chambre.

En ce qui concerne l'Indochine, les travaux ci-après figurent à l'article premier, § 3 :

3° Indochine. — A. — *Ports Maritimes.* — Aménagement des ports de Saïgon, Cholon et de Haïphong, du port de Tourane et du port de Kouang-Tchéou-Wan.

B. — *Hydraulique.* — Extensions et améliorations des canaux de la Cochinchine, travaux d'irrigations, protection du Tonkin contre les inondations, aménagement des chutes d'eau et des forces hydrauliques.

C. — *Voies ferrées.* — Achèvement du tronçon de Vinh-Dongha, chemin de fer de la côte d'Annan au Laos, continuation du Transindochinois de Tourane à Saïgon, chemin de fer de Saïgon à Pnom-Penh, Battambang et frontière siamoise, extension du réseau local de la Cochinchine, extension du réseau local du Tonkin et jonction du réseau indochinois avec les lignes de Chine, lignes minières du Tonkin.

D. — *Routes.* — Achèvement du réseau routier colonial.

E. — *Assainissement et hygiène.* — Assainissement de Saïgon et de Cholon, aménagement du sanatorium de Dalat et de ses accès, assainissement des grands centres.

F. — *Assistance médicale.* — Construction d'un grand hôpital à Saïgon-Cholon.

G. — *Enseignement.* — Développement des établissements d'enseignement primaire secondaire et professionnel.

H. — *Divers.* — Achèvement du cadastre.

La Chambre remercie son président de cet exposé et, après échange de vue entre ses membres, prend la délibération suivante :

« La Chambre de Commerce de Haïphong estime que la réalisation du programme tracé par M. le Ministre des Colonies est de la plus grande importance pour le développement de l'Indochine en général, du Tonkin et du port de Haïphong en particulier ;

« Elle estime que l'exécution doit être mise en œuvre le plus rapidement qu'il sera possible. »

En conséquence, elle émet à l'unanimité le vœu :

« Que le projet de loi déposé le 12 avril 1921 par le Ministre des Colonies vienne d'urgence en discussion devant le Parlement et soit voté sans retard ;

« Que, pour son application, on s'inspire des considérations et qu'on suive les directives si heureusement présentées dans l'exposé des motifs ;

« Qu'enfin, il soit décidé que, sauf pour des raisons provenant de circonstances imprévues, le programme contenu dans la future loi soit considéré comme intangible. »

XII. — *Chambre de Commerce chinoise de Kouang-Tchéou-Wan (21 août 1922).*

La Chambre de Commerce chinoise de Kouang-Tchéou-Wan, après avoir pris connaissance du projet de loi relatif à la mise en valeur des colonies françaises, adresse à M. le Ministre des Colonies l'assurance de toute sa gratitude pour les améliorations qu'il se propose d'apporter au port de Kouang-Tchéou-Wan.

Elle exprime le vœu que le projet de loi présenté parM. Albert Sarraut reçoive le plus tôt possible l'approbation du Parlement français.

Elle précise que les améliorations à apporter au port de Kouang-Tchéou-Wan doivent comporter :

1° L'amélioration du balisage à l'entrée de la rade ;

2° La construction d'un port de refuge et d'abri contre les typhons pour les jonques à Fort-Bayard et à Tchékam et pour les vapeurs en un point de la rade à déterminer ;

3° La construction d'une grande jetée pour l'accostage à Fort-Bayard des navires de mille tonnes ;

4° La construction d'entrepôts à Fort-Bayard et d'un tramway sur rails entre Fort-Bayard et Tchékam ;

5° La construction de réservoirs d'eau dans ces deux villes pour l'alimentation des vapeurs ;

6° Le maintien en état de navigabilité pour les jonques du canal de Tchékam à la rade.

La Chambre de Commerce chinoise de Kouang-Tchéou-Wan affirme toute sa respectueuse confiance en M. Albert Sarraut, et sa conviction que l'exécution des travaux projetés contribuera à faire de Kouang-Tchéou-Wan, dont le mouvement

commercial par vapeur dépasse déjà sept millions de piastres, un grand port dans l'intérêt commun de la France et de la Chine.

XIII. — *Chambre de Commerce du Hâvre (16 novembre 1922). Rapport de* M. VAQUIN.

La Chambre de Commerce du Hâvre,

Considérant que l'un des moyens les plus efficaces dont dispose la France pour améliorer son change et rétablir sa situation financière est de recourir le plus possible aux produits de ses colonies ;

Considérant que notre domaine colonial, une fois mis en valeur, deviendrait une véritable source de richesses qui permettrait à notre commerce et à notre industrie de se libérer en bonne partie de la dépendance étrangère en ce qui concerne les matières premières nécessaires à leur activité ;

Considérant que la marine marchande française trouverait sa part de prospérité dans les relations de plus en plus étendues de la métropole avec ses colonies ;

Considérant que nos ports maritimes eux-mêmes verraient, avec le développement des compagnies françaises de navigation, augmenter leurs ressources ; que celles-ci seraient employées à leurs travaux d'extension et que, par suite, les subventions qu'ils demandent à l'Etat deviendraient de moins en moins élevées, d'où un soulagement du budget national ;

Considérant que la plupart des produits importés par le port du Hâvre notamment (cotons, cafés, cacaos, poivres, caoutchoucs, céréales, bois, etc...) pourraient être récoltés ou extraits de nos colonies qui jouissent de climats semblables à ceux des pays étrangers d'où nous viennent actuellement ces produits ;

Considérant que, seule, la mise en valeur de notre domaine colonial pourrait amener ce résultat,

Après étude du projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, présenté par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, et sur le rapport de M. Vaquin,

Approuve ce projet,

Estime qu'il peut être adopté comme programme de mise en valeur de notre domaine colonial,

Émet le vœu :

Qu'une suite favorable lui soit réservée.

XIV. — *Chambre Mixte de Commerce et d'Agriculture de l'Annam (11 septembre 1922).*

La Chambre Mixte de Commerce et d'Agriculture de l'Annam,

Considérant le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises et notamment de l'Indochine, déposé par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, sur le bureau de la Chambre des Députés, le 12 avril 1921 ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer à l'industrie française des débouchés qui deviendront d'autant plus considérables que nos colonies seront plus riches et que leur activité s'accroîtra plus rapidement ;

Considérant qu'il y a pour la France un intérêt de premier ordre à tirer parti maximum de ses ressources coloniales ;

Considérant que ces buts ne pourront être atteints que par la mise en valeur méthodique et aussi rapide que possible de notre domaine colonial ;

Considérant qu'un programme comme celui qui est exposé dans le projet de loi déposé par M. Sarraut, ne peut se développer normalement que s'il reste fixé dans le cadre initialement prévu, à l'abri des modifications que pourrait y apporter le Parlement au cours des législatures successives,

Emet le vœu,

Que le Parlement discute sans retard et accepte sans modifications essentielles le projet de loi déposé par M. le Ministre des Colonies pour la mise en valeur des colonies françaises ;

Que ce projet soit considéré désormais par les législatures futures comme un programme qu'il y a lieu de respecter au moins dans ses grandes lignes, et qui lie non seulement l'administration métropolitaine mais les administrations coloniales, lorsque ces dernières ont à envisager l'utilisation des crédits dont elles disposent pour l'exécution de certains travaux publics leur incombant normalement.

XV. — *Chambre de Commerce et d'Agriculture de Phnom-Penh (15 septembre 1922).*

Vu le projet de loi déposé à la Chambre des députés le 12 avril 1921, par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies,

Considérant que le programme élaboré dans l'exposé des motifs représente le meilleur processus pour arriver à la mise en valeur de nos colonies, et en particulier de l'Indochine ;

Considérant que pour cette dernière il y a lieu de prévoir, en outre du programme général exposé, quelques points spéciaux à chacun des pays de l'Union Indochinoise ;

Que, notamment pour le Cambodge, il est indispensable de spécifier au programme des travaux l'édification et l'outillage du port à établir sur la baie de Réam, port destiné à devenir le grand port du Cambodge ;

Ainsi que la construction de la route n° 54 destinée à la mise en valeur de la région côtière depuis Kompong Smach jusqu'à la frontière siamoise par Sré-Umbel et Kaskong ;

Et également l'installation d'un poste de T. S. F. qui permette de communiquer avec Saïgon et Vientiane, de manière à ce que Phnom-Penh ne soit pas isolé, en cas de non fonctionnement des lignes télégraphiques et téléphoniques ;

Emet le vœu :

Que le Parlement discute et vote rapidement ce projet de loi du 12 avril 1921, ainsi que celui qui devra être déposé pour déterminer les moyens financiers qui permettront de réaliser le programme des travaux ;

Que ce programme soit considéré désormais par les législatures futures comme un programme qu'il y a lieu de respecter, au moins dans ses grandes lignes, et qui lie non seulement l'administration métropolitaine mais les administrations coloniales, lorsque ces dernières ont à envisager l'utilisation des crédits dont elles disposent pour l'exécution de certains travaux publics leur incombant normalement.

## Section III

## VŒUX ÉMIS PAR DES INSTITUTIONS DIVERSES

### I. — *Union coloniale française (24 février, 16 mars et 30 mai 1922).*

A l'occasion du Congrès de l'outillage colonial qui devait avoir lieu à Marseille pendant l'Exposition coloniale, les diverses sections de l'Union coloniale française avaient été invitées à nommer des commissions spéciales chargées d'étudier

la question de l'outillage de chacune de nos colonies et de nos pays de protectorat. Ces commissions spéciales ont pris pour base de leurs travaux le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises déposé sur le bureau de la Chambre des Députés. Elles ont fait des études fort intéressantes, favorables dans leur ensemble à ce projet de loi. Leur étendue empêche leur reproduction ici.

## II. — *Institut colonial français (15 mars 1922).*

Le Comité de direction de l'Institut colonial français,

Considérant que pour la première fois peut-être dans l'accomplissement de notre œuvre de colonisation, un grand programme d'ensemble, conçu selon l'ampleur des réalisations nécessaires à la pleine prospérité de notre empire d'outre-mer, et s'inspirant d'une politique généreuse et bien française, est soumis à l'opinion publique et au Parlement ;

Qu'il y a lieu, par conséquent, de donner à cette œuvre toute la considération qu'elle mérite, et de lui reconnaître avant tout cette insigne valeur d'un acte de foi absolu dans la réalité des perspectives ouvertes à la prospérité de notre pays par les ressources illimitées de nos colonies, acte de foi dont la portée est grande et féconde ;

Considérant qu'il importe au plus haut point que toutes les œuvres empreintes d'un esprit réalisateur et positif rencontrent l'adhésion et le concours unanime de toutes les bonnes volontés dans un pays trop souvent enclin à restreindre son action dans une pensée de critique et de doute ;

Que toutefois l'importance même du programme actuel dépasse par la complexité et la multiplicité extrêmes des données et des conceptions dont s'inspirent les projets exposés, la portée ordinaire des programmes de travaux d'utilité publique ; qu'il met en jeu trop d'intérêts et d'efforts divers, embrasse des domaines trop étendus et mal connus encore, engage des responsabilités et des risques trop vastes et hasardeux, suppose enfin des moyens trop considérables, occupe en un mot trop d'ampleur dans le temps et l'espace pour pouvoir être mis en application d'emblée et en totalité ;

Qu'il y a lieu par conséquent, après un choix judicieux du but et des moyens d'une part, et des régions d'autre part, de discriminer de cet ensemble la part qui peut en être retenue comme immédiatement et pratiquement réalisable avec le maximum de résultats utiles ; que l'œuvre à accomplir bien qu'ainsi

restreinte demandera cependant encore des délais, des efforts et des débours qui en suspendront la réalisation au franchissement d'étapes prudentes et progressives, à l'émission d'emprunts partiels, et à l'action d'une propagande incessante;

Considérant d'ailleurs que de grandes colonies ont d'elles-mêmes donné une indication précieuse à cet égard en inscrivant à leur budget des sommes affectées aux prévisions de certains travaux qui les concernent; que des Chambres de commerce ont donné sur les projets intéressant leurs régions d'utiles consultations ; que c'est de chacune des possessions intéressées que doit venir ainsi à la métropole l'assurance de l'utilité et de l'urgence des réalisations à y mettre en œuvre, à la fois par la preuve de l'effort qu'elles sont à même de produire elles-mêmes et par le choix de ceux des projets qu'elles estiment urgents et indispensables à leur vitalité,

Émet le vœu :

1° Qu'il soit procédé à une vaste et diligente consultation des colonies intéressées, de leurs représentants, sénateurs, députés, délégués élus de leurs villes et de leurs Chambres de commerce, ainsi que des administrations coloniales ;

2° Que la Commission des colonies de la Chambre, éclairée par cette consultation et par les vœux et avis de tous les organismes compétents et intéressés procède à la discrimination impartiale qui s'impose, dans le projet de loi sur la mise en valeur des colonies, entre les projets immédiatement et indispensablement réalisables, et ceux qui peuvent et doivent être soit différés, soit abandonnés;

3° Qu'un organisme d'exécution soit constitué afin de prêter au Ministre chargé d'appliquer le projet de loi ainsi amendé et voté le concours nécessaire pour assurer la réalisation du programme retenu, en favorisant l'effort des initiatives, des capitaux, de la propagande, dont l'utilisation rationnelle et la continuité pourront seules conduire au succès cette vaste entreprise de mise en valeur des colonies,

Décide de transmettre ce vœu au Comité parlementaire d'études et d'action coloniales de l' I. C. F., pour en étudier et en poursuivre l'aboutissement.

### III. — *Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine (15 juin 1922).*

Le Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine,
Considérant que le projet de loi déposé est le premier pro-

gramme d'ensemble pour la mise en valeur des colonies qui ait été présenté devant le Parlement et l'opinion publique; que son vote doit avoir pour résultat de mettre fin aux changements incessants dans les programmes, d'en assurer la fixité, la coordination et la continuité ;

Remercie M. le Ministre Sarraut, du haut témoignage que contient son exposé de l'œuvre accomplie par l'initiative française aux colonies et de son magnifique acte de foi dans l'essor de leur prospérité,

Émet le vœu que le programme ministériel soit discuté sans retard et voté sans modifications essentielles par le Parlement.

En ce qui concerne plus spécialement l'Indochine, attendu que les ressources pouvant être mises par la Métropole à la disposition des colonies pour l'exécution intégrale du programme dépendent du paiement par l'Allemagne des réparations et que les appels au crédit public pour les besoins des colonies se trouvent limités par ceux destinés aux régions libérées ;

Attendu que des crédits considérables pour travaux neufs sont inscrits aux budgets indochinois pour 1922 ; qu'il semble possible de prévoir pendant un certain nombre d'années des annuités élevées ; qu'il paraît donc possible de réaliser sans retard sur les fonds du budget indochinois une importante partie du programme présenté au Parlement ;

Emet le vœu que le Gouvernement général de l'Indochine soit invité à étudier l'établissement d'un plan de campagne réparti sur plusieurs années et doté de ressources budgétaires déterminées pour toute sa durée ; que soit dressé, après consultation des corps élus de la colonie, la liste de ceux des travaux compris dans le programme soumis au Parlement qui présentent un caractère de première urgence et dont inscription devra être faite au plan de campagne à exécuter ;

Émet enfin très instamment le vœu que, le programme général des travaux étant adopté, lorsqu'il s'agira d'arrêter d'une façon définitive l'ordre dans lequel ceux-ci devront être exécutés, le Comité soit consulté, en raison des intérêts considérables qu'il représente et du rôle actif qu'il joue dans le développement économique de la colonie, sur l'ordre de priorité qu'il conviendra d'attribuer à ces différents travaux.

IV. — *Premier Groupement économique régional (27 juin 1922).*

Le Premier Groupement économique régional,

Ayant pris connaissance des délibérations prises respective-

ment les 3 et 13 juin par les Chambres de Commerce de Lille et de Tourcoing sur l'utilisation de notre domaine colonial,

Décide de s'y associer et émet le vœu :

Que le projet de loi sur la mise en valeur des colonies françaises soit discuté au plus vite par le Parlement et qu'une suite favorable lui soit réservée.

V. — *Chambre d'Agriculture du Tonkin et du Nord-Annam (31 juillet 1922).*

La Chambre d'Agriculture du Tonkin et du Nord-Annam a adopté et fait sien, en sa séance du 31 juillet 1922, à l'unanimité des membres présents, le vœu émis par la Chambre de Commerce de Bordeaux.

VI. — *Conseil municipal de Haïphong. (29 août 1922). Rapport de* M. BARTHÉLEMY.

Le Conseil Municipal de la ville de Haïphong, s'associant au vœu émis par la Chambre de Commerce de cette ville, dans sa séance du 7 août 1922, demande que le projet de loi sur la mise en valeur des colonies déposé le 12 avril 1921, par M. le Ministre des Colonies, soit discuté et voté par le Parlement dans le plus court délai possible.

VII. — *Chambre consultative indigène du Cambodge (6 septembre 1922).*

Nous, Membres de l'Assemblée Consultative indigène du Cambodge,

Après avoir suivi avec le plus grand intérêt l'exposé fait par notre Président des dispositions qui concernent l'Indochine et particulièrement le Cambodge, dans le projet de loi ayant pour objet la mise en valeur des colonies françaises et des pays placés sous le Protectorat de la France, et soumis à l'examen du Parlement français par M. le Ministre des Colonies,

Décidons en séance plénière et à l'unanimité :

D'exprimer toute notre satisfaction et de témoigner notre vive reconnaissance envers la France, notre grande Protectrice ;

Nous prions respectueusement l'Administration Supérieure de transmettre au Gouvernement Français notre délibération avec notre ardent désir de voir ce projet de loi adopté et réalisé le plus tôt possible.

Et, confiants dans la bienveillante sollicitude et l'attention clairvoyante du Protectorat :

Nous nous permettons de demander que le Cambodge entré résolument dans la voie des réalisations pratiques soit pourvu d'urgence des moyens d'action indispensables à son développement économique.

Nous croyons utile, dans ce sens, de marquer la nécessité pour notre pays de disposer à la fois de ports maritimes et fluviaux organisés et dotés d'un outillage moderne et de voies ferrées donnant accès aux régions éloignées, dont les ressources de toute nature ne peuvent être exploitées, faute de moyens de communication.

Nous souhaitons, à cet effet,

De voir figurer dans le projet de loi en cause :

1° L'organisation et l'outillage du port de Phnom-Penh, à la fois maritime et fluvial ;

2° La création d'un port maritime dans le golfe de Siam, à Réam (Kampot), dont l'heureuse situation a déjà attiré l'attention de l'Administration du Protectorat ;

3° La construction d'une voie ferrée reliant Réam et Kampot à Phnom-Penh, afin de dégager les régions maritimes du Cambodge, insuffisamment desservies par une seule route, en raison de leur trafic chaque jour plus important avec la capitale.

Enfin, nous serions heureux que soit également prévu l'aménagement définitif du plateau de Popok-Vil Bockor où l'installation d'une station d'altitude non seulement permettra à tous les habitants du Cambodge de trouver dans le pays même et sans déplacements onéreux, le complément indispensable des formations sanitaires déjà réalisées ou projetées, mais encore constituera une merveilleuse attraction touristique.

Et sur proposition de notre Président qui nous retrace les bienfaits nombreux dus à l'éminent homme d'Etat français, ancien Gouverneur Général de l'Indo-Chine, qui est le grand ami de notre pays et de notre vénéré Roi, nous adressons à M. le Ministre des Colonies, Albert Sarraut, l'expression de notre loyalisme, de notre profond attachement et de notre respectueuse gratitude.

VIII. — *Chambre Consultative Indigène du Tonkin (octobre 1922).*

La Chambre Consultative Indigène du Tonkin,

Considérant le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises et notamment de l'Indo-Chine, déposé par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, sur le bureau de la Chambre des Députés le 12 avril 1921,

Considérant que la collaboration de la Nation pour être efficace doit être dirigée suivant un plan mûrement et stablement établi ;

Considérant que le projet de loi déposé devant le Parlement par M. Albert Sarraut constitue le cadre de ce plan désiré ;

Considérant que son exécution sera, pour le Tonkin, une nouvelle source de prospérité,

Émet le vœu :

Que le Parlement discute sans retard et adopte sans modifications essentielles le projet de loi déposé par M. Albert Sarraut, homme dont l'expérience avertie résulte d'une longue pratique des questions coloniales.

IX. — *Chambre Consultative Indigène de l'Annam (octobre 1922).*

La Chambre Consultative Indigène de l'Annam.

Réunie en session ordinaire,

Émet le vœu,

A l'unanimité,

Que le Parlement français examine sans retard le projet de mise en valeur des colonies déposé par M. le Ministre des Colonies, Albert Sarraut.

La réalisation des travaux projetés intéresse tout particulièrement l'Annam par l'achèvement du Transindochinois, la construction des lignes ferrées de pénétration au Laos, l'aménagement du port de Tourane.

Ces grands travaux auront pour le Protectorat et pour l'Indochine tout entière, dont tous les pays seraient enfin réunis par le rail, les plus heureux effets, tant au point de vue matériel qu'au point de vue moral.

Les membres de la Chambre Consultative Indigène attendent de la nation protectrice ce nouveau geste de sollicitude qui viendra augmenter encore la reconnaissance des fils de l'Annam envers la France.

X. — *Conseil de Gouvernement de l'Indochine*
*(23 décembre 1922).*

Le Conseil de Gouvernement de l'Indochine,

Considérant que la prospérité économique de la Colonie pourrait être considérablement amplifiée s'il était possible de réaliser rapidement les grands travaux publics dont l'exécution assurera une meilleure exploitation des richesses locales et de compléter son outillage industriel ;

Considérant que les projets de construction de voies ferrées, d'irrigation, d'aménagement des ports déjà étudiés et dont l'opportunité est formellement reconnue, représentent une somme de dépenses qui ne peuvent être couvertes par les ressources ordinaires de l'Indochine ;

Considérant que la situation financière de la Colonie garantit son crédit extérieur ;

Emet le vœu que vienne, le plus tôt possible, en discussion devant le Parlement, le projet de loi relatif à la mise en valeur des colonies françaises présenté par M. le Ministre des Colonies, et qui prévoit pour l'Indochine un programme de réalisation qu'approuve et que réclame toute l'opinion publique indochinoise.



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Wharf de Cotonou | 4 % | 5.950 | 1.487.500 | 130 | 773.500 |
| Ports Marocains | 5 % | 53.932 | 26.966.000 | 419.50 | 22.624.474 |
| Ports Marocains | 6 % | 80.000 | 40.000.000 | 488 | 39.040.000 |
| Ports de Tunis, Sousse et Sfax | actions | 10.000 | 5.000.000 | 500 | 5.000.000 |
| Ports de Tunis, Sousse et Sfax | 4 % | 32.583 | 16.291.500 | 408 | 13.293.864 |
| | | | 89.745.000 | | 80.731.838 |
| *Navigation :* | | | | | |
| Messageries fluviales de Cochinchine | actions | 20.000 | 2.000.000 | 325 | 6.500.000 |
| Chargeurs Extrême-Orient | » | 40.000 | 20.000.000 | 148 | 5.920.000 |
| Chargeurs Extrême-Orient | parts | 40.000 | — | 48 | 1.920.000 |
| Chargeurs Extrême-Orient | 6 % | 40.000 | 20.000.000 | 200 | 8.000.000 |
| | | | 42.000.000 | | 22.340.000 |
| *Valeurs industrielles :* | | | | | |
| Algérienne Eclairage et Force | actions | 28.000 | 7.000.000 | 337 | 9.436.000 |
| Commerciale de l'Ouest Africain | » | 60.000 | 30.000.000 | 608 | 36.480.000 |
| Gaz et Régie des Eaux de Tunis | » | 6.000 | 3.000.000 | 700 | 4.200.000 |
| Eaux et Electricité de l'Indochine | » | 20.000 | 10.000.000 | 1.440 | 28.800.000 |
| Energie Electrique Indochinoise | » | 20.000 | 10.000.000 | 935 | 18.700.000 |
| Indochinoise d'Électricité | » | 5.600 | 2.800.000 | 1.452 | 8.131.200 |
| Chaux et Ciments du Maroc | » | 100.000 | 10.000.000 | 135 | 13.500.000 |
| Ciments de l'Indochine | » | 20.000 | 2.000.000 | 3.112 | 62.240.000 |
| Ciments de l'Indochine | parts | 3.600 | — | 5.649 | 20.336.400 |
| Distillerie de l'Indochine | actions | 22.000 | 11.000.000 | 3.917 | 86.174.000 |
| Union Commerciale Indochinoise | » | 50.000 | 25.000.000 | 919 | 45.950.000 |
| Compagnie Générale du Maroc | » | 40.000 | 20.000.000 | 450 | 18.000.000 |
| Compagnie Marocaine | » | 40.000 | 20.000.000 | 325 | 13.000.000 |
| Tabacs du Maroc | » | 20.000 | 10.000.000 | 2.500.250 | 45.000.000 |
| Tabacs du Maroc | 6 % | 20.000 | 10.000.000 | 520 | 10.400.000 |
| Paris-Maroc | actions | 300.000 | 30.000.000 | 85 | 25.500.000 |
| Paris-Maroc | 6 % | 30.000 | 15.000.000 | 426.10 | 12.795.000 |
| Peyrissac | actions | 16.000 | 8.000.000 | 1.060 | 16.960.000 |
| Rizeries Indochinoises | » | 40.000 | 4.000.000 | 750 | 30.000.000 |

| DÉSIGNATION DES VALEURS | Nature des titres | Nombre de titres | Valeur au pair | Cours le 30 déc. 1922 | Valeur au cours du 30 déc. 1922 |
|---|---|---|---|---|---|
| Sucreries Coloniales. . . . . . . . . . . . . . | actions | 200.000 | 20.000.000 | 284 | 56.800.000 |
| Gaz et Eaux de Tunis . . . . . . . . . . . . . | 4 °/₀ | 33.898 | 16.949.000 | 448 | 15.186.304 |
| | | | 264.749.000 | | 577.588.904 |
| *Valeurs commerciales :* | | | | | |
| Ouest Africain. . . . . . . . . . . . . . . . . | 6 1/2 °/₀ | 20.000 | 10.000.000 | 472 | 9.440.000 |
| Compagnie française de l'Afrique Occidentale. . . | actions | 100.000 | 25.000.000 | 1.471 | 147.100.000 |
| Est Asiatique Français. . . . . . . . . . . . . | » | 40.000 | 8.000.000 | 190 | 7.600.000 |
| Compagnie française du Dahomey. . . . . . . . | act. priv. | 64.000 | 6.400.000 | 99 | 6.336.000 |
| Compagnie française du Dahomey. . . . . . . . | parts | 16.000 | — | 78 | 1.248.000 |
| Caoutchoucs Indo-Chine . . . . . . . . . . . . | actions | 80.000 | 8.000.000 | 180 | 14.400.000 |
| Caoutchoucs Indo-Chine . . . . . . . . . . . . | parts | 1.500 | — | 1.948 | 2.922.000 |
| Compagnie générale du Maroc . . . . . . . . . | 6 1/2 °/₀ | 20.000 | 10.000.000 | 489.50 | 9.790.000 |
| Omnium Algérie Tunisie . . . . . . . . . . . . | 4 1/2 °/₀ | 15.000 | 7.500.000 | 440 | 6.600.000 |
| Omnium Algérie Tunisie . . . . . . . . . . . . | actions | 15.000 | 7.500.000 | 4.820 | 72.300.000 |
| Forestière Sangha Oubangui. . . . . . . . . . | » | 240.000 | 24.000.000 | 98 | 23.520.000 |
| Société du Haut-Ogooué . . . . . . . . . . . . | » | 64.000 | 16.000.000 | 210 | 13.440.000 |
| Société du Haut-Ogooué . . . . . . . . . . . . | parts | 2.000 | — | 1.076 | 2.152.000 |
| Rizeries Extrême-Orient . . . . . . . . . . . . | actions | 100.000 | 25.000.000 | 645 | 64.500.000 |
| | | | 147.400.000 | | 381.348.000 |
| *Valeurs agricoles et plantations de caoutchouc :* | | | | | |
| Sultanat Haut-Oubangui . . . . . . . . . . . . | actions | 18.000 | 3.600.000 | 300 | 5.400.000 |
| Sultanat Haut-Oubangui . . . . . . . . . . . . | parts | 18.000 | — | 112 | 2.016.000 |
| | | | 3.600.000 | | 7.416.000 |
| *Valeurs minières :* | | | | | |
| Charbonnages Tonkin . . . . . . . . . . . . . | actions | 64.000 | 16.000.000 | 5.970 | 382.080.000 |
| Gafsa [illegible] | [illegible] | 8.000 | [illegible] | [illegible] | 288.000 |
| Gisements d'or de Saint-Elie . . . . . . . . | actions | 80.000 | 20.000.000 | 905 | 72.400.000 |
| [illegible] | » | [illegible] | [illegible] | 504 | [illegible] |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gisements d'or de Saint-Elie | actions | 8.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Le Nickel | » | 80.000 | 20.000.000 | 905 | 72.400 000 |
| Le Nickel | 6 °/₀ | 36.000 | 18.000.000 | 504 | 18.144.000 |
| Mines de Fer de Rouina | actions | 35.000 | 8.750.000 | 376 | 13.160.000 |
| Mines de Bou Thaleb | » | 7.500 | 3.312.500 | 185 | 1.387.500 |
| Mines de Guergour | » | 12.000 | 3.000.000 | 700 | 8.400.000 |
| Mines de Guergour | parts | 12.000 | — | 200 | 2.400.000 |
| Kanguet | act. (3) | 8.000 | 3.600.000 | 308 | 2.464.000 |
| Minière du Congo français | act. (4) | 60.000 | 6.000.000 | 94.50 | 5.670.000 |
| Minière du Congo français nouvelles. | » | 20 000 | 2.000.000 | 84 | 1.680.000 |
| Minière du Congo français | parts | 7.000 | — | 630 | 4.410.000 |
| Mokta el Hadid | actions | 40.000 | 20.000.000 | 3.442 | 137.680.000 |
| Ouenza | « (5) | 36.000 | 36.000.000 | 1.280 | 46.080.000 |
| Ouenza | 6 °/₀ | 40.000 | 20.000.000 | 459 | 18.360 000 |
| Ouenza nouvelles | actions | 16.000 | 8.000.000 | 1.180 | 18.880 000 |
| Phosphates de Gafsa | » | 360.000 | 36.000.000 | 860 | 309.600.000 |
| Phosphates de Dyr | » | 50.000 | 5.000.000 | 246 | 12.300.000 |
| | | | 237.162.500 | | 1.083.266.000 |

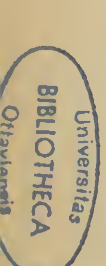
## MARCHÉ EN BANQUE

| Désignation des valeurs | Nature des titres | Nombre de titres | Valeur au pair | Cours le 6 nov. 1922 | Valeur au cours du 6 nov 1922 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Navigation :* | | | | | |
| Compagnie des Chargeurs Marocains. | actions | 25.000 | 2.500.000 | 50 | 1.250.000 |
| Messageries fluviales du Congo. | » | 15.000 | 3.000.000 | 232 | 3.480.000 |
| Messageries fluviales du Congo. | parts | 4.000 | — | 250 | 1.000 000 |

| DÉSIGNATION DES VALEURS | Nature des titres | Nombre de titres | Valeur au pair | Cours le 6 nov. 1922 | Valeur au cours du 6 nov. 1922 |
|---|---|---|---|---|---|
| Compagnie Navigation Extrême-Orient . . . . . | actions | 32.000 | 3.200.000 | 621 | 19.872.000 |
| Navigation de l'Afrique du Nord . . . . . . . | » | 250.000 | 25.000.000 | 392 | 98.000.000 |
| Messageries de Madagascar . . . . . . . . . . | 5 °/o | 5.396 | 2.698.000 | 90 | 485.640 |
| | | | 36.398.000 | | 124.087.640 |
| *Ports :* | | | | | |
| Port de Bizerte . . . . . . . . . . . . . . | 4 1/2 °/o | 5.000 | 2.500.000 | 386 | 1.930.000 |
| Port de Fedalah . . . . . . . . . . . . . . | 6 °/o | 15.700 | 7.850.000 | 400 | 6.280.000 |
| | | | 10.350.000 | | 8.210.000 |
| *Valeurs industrielles :* | | | | | |
| Algérienne de Produits Chimiques. . . . . . . | actions | 100.000 | 10.000.000 | 102 | 10.200.000 |
| Eaux et électricité de Madagascar. . . . . . | obl. | 4.000 | 2.000.000 | 469 | 1.876.000 |
| | | | 12.000.000 | | 12.076.000 |
| *Valeurs commerciales :* | | | | | |
| Afrique et Congo. . . . . . . . . . . . . . | actions | 100.000 | 10.000.000 | 95,50 | 9.550.000 |
| Alimaïenne. . . . . . . . . . . . . . . . . | » | 10.000 | 1.000.000 | 82 | 820.000 |
| Compagnie Générale Afrique Française . . . . . | obl. 5 °/o | 4.000 | 2.000.000 | 430 | 1.720.000 |
| Compagnie Française de l'Afrique Occidentale. . . | obl. 6 °/o | 50.000 | 25.000.000 | 490 | 24.500.000 |
| Compagnie Française de l'Afrique Equatoriale . . | actions | 5.000 | 500.000 | 127 | 635.000 |
| Allumettes Indo-Chinoises . . . . . . . . . | » | 16.000 | 1.600.000 | 140 | 2.240.000 |
| Compagnie Française du Bas-Congo . . . . . . | » | 20.000 | 2.000.000 | 180 | 3.600.000 |
| Compagnie Française du Bas-Congo . . . . . . | parts | 100 | — | 3.125 | 312.500 |
| Franco-Africaine. . . . . . . . . . . . . . | actions | 25.000 | 2.500.000 | 42 | 1.050.000 |
| Franco-Africaine . . . . . . . . . . . . . . | parts | 3.000 | — | 335 | 1.005.000 |
| Compagnie Française d'Indo-Chine . . . . . . . | actions | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Jacma | actions | 10.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Jacma | parts | 8.000 | — | 60 | 480.000 |
| Compagnie Française de Kong | actions | 82.000 | 8.200 000 | 98 | 8.077.000 |
| Kouango Français | » | 8.000 | 800.000 | 52.50 | 420.000 |
| Kouango Français | parts | 24.000 | — | 15 | 360.000 |
| Compagnie Centrale Marocaine | actions | 30.000 | 3.000.000 | 62 | 1.860.000 |
| Compagnie Centrale Marocaine | parts | 10.000 | — | 59.75 | 597.500 |
| Moulins du Maghreb | actions | 110.000 | 11.000.000 | 60 | 6.600.600 |
| Macina-Niger | » | 12.000 | 1.200.000 | 155 | 1.860.000 |
| Bordeaux-Maroc | » | 16.000 | 8.000.000 | 100 | 1.600.000 |
| Omnium France-Maroc | actions | 50.000 | 25.000.000 | 211 | 10.550.000 |
| Paris-Maroc | parts | 1.800 | — | 12.000 | 21.600.000 |
| | | | 112.800.000 | | 123.351.000 |
| *Valeurs agricoles. Plantations de caoutchouc.* | | | | | |
| Société Agricole de Suzannah | actions | 10.000 | 2.500.000 | 285 | 2.850.000 |
| C. E. F. A | » | 50.000 | 5.000.000 | 85 | 4.250.000 |
| Palmeraies Africaines | » | 60.000 | 6.000.000 | 69 | 3.940.000 |
| Palmeraies Africaines | parts | 60.000 | — | 13.50 | 810.000 |
| Bois Coloniaux | actions | 80.000 | 8.000.000 | 90 | 7.200.000 |
| Financière des Palmeraies | » | 10.000 | 2.000.000 | 60 | 600.000 |
| Haute-N'Gounié | » | 10.000 | 1.000.000 | 30 | 300.000 |
| Sucrière et Agr. de la Pointe à Pitre | » | 9.600 | 960.000 | 2.700 | 25.920.000 |
| Sucrière et Agr. de la Pointe à Pitre | parts | 10.000 | — | 1.965 | 16.950.000 |
| Fermes françaises en Tunisie | 4 1/2 | 6.000 | 3.000.000 | 340 | 2.040.000 |
| Fermes françaises en Tunisie | 5 1/2 | 8.000 | 4.000.000 | 440 | 3.520.000 |
| La Kotto | actions | 5.000 | 2.500.000 | 120 | 600.000 |
| Compagnie de la N'Goko-Sangha | » | 5.500 | 2.750.000 | 110 | 605.000 |
| Compagnie Française du Coton colonial | actions | 20.000 | 4.000.000 | 150 | 3.000.000 |
| S. A. F. I. A. | » | 60.000 | 5.000.000 | 35 | 2.100.000 |
| Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana | » | 4.000 | 1.200.000 | 10 | 40.000 |
| Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana | parts | 8.000 | — | 10 | 80.000 |
| Société des Tabacs de l'Indochine | actions | 12.000 | 6.000.000 | 75 | 900 000 |
| Manufacture de Tabacs Bastos | » | 23.000 | 11.500.000 | 705 | 16.215.000 |
| Sangha Equatoriale | » | 10.000 | 1.000.000 | 50 | 300.000 |

| DÉSIGNATION DES VALEURS | Nature des titres | Nombre de titres | Valeur au pair | Cours le 6 nov. 1922 | Valeur au cours du 6 nov. 1922 |
|---|---|---|---|---|---|
| Savana | actions | 8.000 | 4.000.000 | 1.700 | 13.600.000 |
| Sénégambie | » | 15.000 | 1.500.000 | 30 | 450.000 |
| | | | 71.910.000 | | 106.270.000 |
| *Compagnies minières :* | | | | | |
| Andavakœra | actions | 25.000 | 2.500.000 | 23 | 575.000 |
| Andavakœra | parts | 50.000 | — | 5 | 250.000 |
| Aïn Arko | actions | 20.000 | Jouissance | 50 | 1.000.000 |
| Aïn Arko | parts | 20.000 | — | 50 | 1.000.000 |
| Algérienne de chaux et ciments | obl. 6 % | 10.000 | 5.000.000 | 333 | 3.330.000 |
| Ciments de l'Afrique du Nord | actions | 105.000 | 10.500.000 | 40 | 4.200.000 |
| Djebel Djerissa | » | 36.000 | 3.600.000 | 1.200 | 43.200.000 |
| Djebel Djerissa | parts | 45.000 | — | 685 | 30.825.000 |
| Djebel Ressas | actions | 7.000 | 3.500.000 | 308 | 2.156.000 |
| Djebel Ressas | parts | 10.000 | — | 40 | 400.000 |
| Djendli | actions | 32.000 | 3.200.000 | 58 | 1.856.000 |
| Douaria | » | 24.000 | 6.000.000 | 765 | 18.360 000 |
| Douaria | parts | 24.000 | — | 490 | 11.760.000 |
| Société du Djebel Hallouf | actions | 12.500 | 1.250.000 | 150 | 1.875.000 |
| Société Minière du Djebel Felten | » | 11.000 | 2.750.000 | 30 | 330.000 |
| Société Minière du Djebel Felten | parts | 11.000 | — | 25 | 275.000 |
| Société Minière et Foncière du Bandama | actions | 120.000 | 12.000.000 | 76 | 9.120.000 |
| Mines de l'Ankaratra | » | 60.000 | 6.000.000 | 40 | 2.400.000 |
| Garn Anfaya | » | 26.000 | 2.600.000 | 42 | 1.092.000 |
| Guelma | » | 3.200 | 800.000 | 20 | 64.000 |
| Société d'Etudes Minières de Bougie | » | 50.000 | 5.000.000 | 89 | 4.450.000 |
| Compagnie Minière de Guinée | » | 17.500 | 1.750.000 | 10 | 175.000 |
| Société Minière Franco-Africaine | » | 35.000 | 3.500.000 | 42 | 1 470.000 |
| Société Minière Franco-Africaine | parts | 1.004 | — | 300 | 301.200 |
| Kokumbo Ivory Coast | actions | 500.000 | 12.500.000 | 9.75 | 4.875.000 |
| Kef Chambi | parts | 15.000 | 1.500.000 | 15.50 | 232.500 |
| Kef Chambi | actions | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Larrath . . . . . . . . . . . . . . . . . . | » | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Compagnies des Phosphates de l'Afrique du Nord . | » | 50.000 | 5.000.000 | 50 | 2.500.000 |
| Phosphates de Djebel M'Dilla . . . . . . . . . | » | 135.500 | 13 550.000 | 154 | 2[illegible]67.000 |
| Phosphates de Constantine . . . . . . . . . . | Bons | 12.000 | 6.000.000 | 499 | 5 9[illegible]00 |
| Phosphates de Constantine . . . . . . . . . . | actions | 300.000 | 30.000.000 | 408 | 122.4[illegible] |
| Phosphates de M'Zaita . . . . . . . . . . . . | » | 100.000 | — | 110 | 11.0[illegible]0.[illegible] |
| Chaux et ciments de Rivet-Alger . . . . . . . | » | 40.000 | 4.000.000 | 184 | 7.36[illegible].[illegible]0 |
| Chaux et ciments de Rivet-Alger . . . . . . . | 7 °/o | 4.000 | 2.000.000 | 419 | 1.67[illegible].000 |
| Phosphates de Ouartane . . . . . . . . . . . | actions | 20.000 | 2.000.000 | 125 | 2.5[illegible]0.0[illegible]0 |
| Occidentale de Madagascar . . . . . . . . . | » | 60.000 | 6 000.000 | 119 | 7.170.000 |
| Occidentale de Madagascar . . . . . . . . . | parts | 60.000 | — | 76 | 4.560 0[illegible]0 |
| Ouasta Mesloula . . . . . . . . . . . . . . | actions | 8.000 | Jouissance | 1.585 | 12.6[illegible]0.00[illegible] |
| Ouasta Mesloula . . . . . . . . . . . . . . | parts | 10.000 | — | 1.075 | 10.750.00[illegible] |
| Oranaise de chaux et ciments . . . . . . . . | actions | 45.000 | 5.000.000 | 50 | 2 500.0[illegible] |
| Phosphates Tunisiens . . . . . . . . . . . . | » | 200.000 | 25.000.000 | 700 | 140.000.000 |
| Sidi Bou Aouane. . . . . . . . . . . . . . . | » | 33.000 | 990.000 | 75 | 2.475.0[illegible]0 |
| Sidi Bou Aouane. . . . . . . . . . . . . . . | parts | 10.000 | — | 116 | 1.160.000 |
| Siguiri. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | actions | 13.750 | 1.375.000 | 26 | 357 320 |
| Compagnie des Mines de la Palème . . . . . . | » | 16.000 | 1.600.000 | 25 | 400.000 |
| Algérienne des Mines . . . . . . . . . . . . | » | 5.000 | 500.000 | 10 | 50.000 |
| | | | 193.465.000 | | 308.340 020 |

MAYENNE, IMPRIMERIE FLOCH